VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Infrastruktury (nr 193)**

z dnia 22 października 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 193)

22 października 2013 r.

Komisja Infrastruktury, obradująca pod przewodnictwem posłów: **Stanisława Żmijana (PO)**, przewodniczącego Komisji i **Bożenny Bukiewicz (PO)**, zastępcy przewodniczącego Komisji zrealizowała następujący porządek obrad:

– rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na rok 2014 (druk nr 1779) w zakresie:

1) części budżetowej 17 – Administracja publiczna, dział 710, w zakresie rozdziałów:
– 71013 – Prace geodezyjne i kartograficzne,
– 71021 – Główny Urząd Geodezji i Kartografii,
2) części budżetowej 18 – Budownictwo, lokalne planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo:
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
3) części budżetowej 21 – Gospodarka morska,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) dotacje podmiotowe z zał. nr 8,
d) program wieloletni w układzie zadaniowym z zał. nr 10,
e) środki europejskie na finansowanie programów z zał. nr 4 i 15,
4) części budżetowej 26 – Łączność, dział 600, w zakresie rozdziału 60046 – Operatorzy pocztowi,
a) dotacje podmiotowe z zał. nr 9,
b) środki europejskie na finansowanie programów z zał. nr 4 i15,
5) części budżetowej 39 – Transport,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) dotacje podmiotowe z zał. nr 8,
d) dotacje podmiotowe z zał. nr 9,
e) program wieloletni w układzie zadaniowym z zał. nr 10,
f) środki europejskie na finansowanie programów z zał. nr 4, 15 i 18,
6) części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego,
a) dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
b) wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
c) dotacje podmiotowe z zał. nr 9,
7) części budżetowej 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 63, 65 i 71,
8) części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie:
a) działu 600 – Transport i łączność:

– dochody i wydatki z zał. nr 1 i 2,
– wynagrodzenia w państwowych jednostkach budżetowych z zał. nr 6,
b) zadań z zakresu administracji rządowej i innych zadań zleconych jednostkom samorządu terytorialnego odrębnymi ustawami z zał. nr 7, dotyczących:
– transportu i łączności,
– geologii, geodezji i kartografii,
– nadzoru budowlanego.
9) Planu finansowego instytucji gospodarki budżetowej z zał. nr 12 – Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej.
10) Planu finansowego funduszu celowego z zał. nr 13 – Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym,
11) Planów finansowych państwowych osób prawnych z zał. nr 14:
a) Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
b) Transportowego Dozoru Technicznego.

W posiedzeniu udział wzięli: **Magdalena Młochowska** podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji wraz ze współpracownikami, **Patrycja Wolińska-Bartkiewicz** podsekretarz stanu w ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, **Piotr Styczeń** podsekretarz stanu w MTBiGM, **Kazimierz Bujakowski** główny geodeta kraju, **Grzegorz Jagielski** zastępca dyrektora Biura Finansów Korporacyjnych PKP PLK SA, **Ignacy Góra** wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego, **Barbara Brodowska-Mączka** główny specjalista w Departamencie Finansowania Sfery Budżetowej Ministerstwa Finansów, **Robert Dziwiński** główny inspektor nadzoru budowlanego, **Piotr Wojnarowski** dyrektor Biura Finansów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i **Jan Urbanowicz** dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Jakub Krowiranda** oraz **Marcin Mykietyński** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Otwieram posiedzenie Komisji Infrastruktury. Witam panie i panów posłów. Resort infrastruktury reprezentowany jest przez panią minister Patrycję Wolińską-Bartkiewicz i pana ministra Piotra Stycznia. Serdecznie witam. Ministra administracji i cyfryzacji reprezentuje pani minister Młochowska. Witam państwa ministrów wraz z zespołami współpracowników. Witam przedstawicieli Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Witam pana Roberta Dziwińskiego reprezentującego Główny Urząd Nadzoru Budowlanego. Witam głównego geodetę kraju. Witam wszystkich państwa. Przepraszam, jeśli pominąłem któregoś z szefów urzędów centralnych. Witam również przedstawicieli strony społecznej.

Otrzymaliście państwo porządek dzienny. Czy są uwagi do porządku obrad? Stwierdzam, że porządek został przyjęty i przystępujemy do jego realizacji.

Porządek obejmuje rozpatrzenie i zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych rządowego projektu ustawy budżetowej na 2014 r. Proponuję, abyśmy rozpatrywali poszczególne części budżetowe. Proszę państwa ministrów o ustalanie kolejności wypowiadających się osób. Przechodzimy do rozpatrzenia części budżetowej 17 – Administracja publiczna.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Administracji i Cyfryzacji Małgorzata Młochowska:

Szanowny panie przewodniczący, panie posłanki, panowie posłowie. Przedmiotem obrad Komisji jest część 17 w zakresie działań Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. Przedstawię pokrótce najważniejsze informacje, gdyż pełny materiał został państwu przesłany. W 2014 r. dochody Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii wyniosą 3 tys. zł, a wydatki 133.042 tys. zł. Większość wydatków związana jest z realizacją projektów unijnych,

bowiem 52.742 tys. zł to środki budżetu państwa, natomiast 80.300 tys. zł to wydatki w ramach środków europejskich. Z kwoty 52.742 tys. zł na współfinansowanie projektów z udziałem środków europejskich wydamy 23.117 tys. zł, tj. 43,8% całości środków z wydatków bieżących. Na wydatki bieżące wydamy 28.309 tys. zł, na wydatki majątkowe 1300 tys. zł. Na wynagrodzenia pracowników zaplanowane zostały środki w wysokości 9784 tys. zł, a na pochodne wynagrodzeń 2200 tys. zł.

Umożliwi to sfinansowanie prognozowanego średniorocznego poziomu zatrudnienia na poziomie 156 pracowników, z tego 151 członków korpusu służby cywilnej, 2 osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe oraz 3 osób nieobjętych mnożnikowym systemem wynagrodzeń.

Przewiduje się również przeznaczenie kwoty 23.117 tys. zł na współfinansowanie oraz kwotę 80.300 tys. zł na finansowanie projektów unijnych. W ramach tego realizowane są przede wszystkim projekty Wideo Portal II, ISO (informatyczny system osłony kraju przez nadzwyczajnymi zagrożeniami), georeferencyjna baza danych obiektów topograficznych, TERYT 3, czyli rozbudowa systemu do prowadzenia rejestrów adresowych – etap I oraz zintegrowany system informacji o nieruchomościach. Ponadto w ramach mechanizmu finansowego europejskiego obszaru gospodarczego na lata 2009-2014, w ramach projektu – model baz danych przestrzennych dotyczący środowiska przyrodniczego wraz ze stanem zarządzania w aspekcie kartograficznych opracowań tematycznych oraz z programu operacyjnego – pomoc techniczna wydatkowane będą środki w wysokości prawie 9000 tys. zł.

Przy Głównym Urzędzie Geodezji i Kartografii z dniem 14 grudnia 2010 r. została utworzona instytucja gospodarki budżetowej – Centralny Ośrodek Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej. Stan środków obrotowych na początek 2014 r. wyniesie 7606 tys. zł, a zobowiązania 3560 tys. zł. W 2014 r. instytucja zakłada przychody w wysokości 8769 tys. zł, koszty w wysokości 8652 tys. zł oraz wypracowanie zysku w wysokości 95 tys. zł.

Z dniem 1 stycznia 2011 r. został utworzony państwowy fundusz celowy – Fundusz Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym. Stan funduszu na początek 2014 r. wyniesie 7041 tys. zł, z tego środki pieniężne 6541 tys. i należności 500 tys. zł.

Panie przewodniczący, panie i panowie posłowie, przedstawiając powyższe, proszę o rozpatrzenie i pozytywne zaopiniowanie projektu ustawy budżetowej na rok 2014 w części 17 – Administracja publiczna, w zakresie Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani minister. Pani minister zreferowała również pkt 9 i 10 porządku, czyli plan finansowy Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej oraz plan finansowy Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym.

Otwieram dyskusję. Bardzo proszę, pan przewodniczący Józef Racki.

Poseł Józef Racki (PSL):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Jak co roku, debatujemy nad planem finansowym Głównego Urzędu Geodezji i Kartografii. Wydatki wyniosą 133.042 tys. zł, zaś dochody 3 tys. zł. Chciałbym zwrócić uwagę, że jest to budżet nieznacznie mniejszy od tegorocznego. Wynika to z polityki oszczędności wydatków budżetowych. Wydatki będą mniejsze o 3000 tys. zł.

Chciałbym zwrócić uwagę na zadania rozpoczęte przez Głównego Geodetę Kraju, szczególnie na wykonanie lotniczego skaningu laserowego. W efekcie powstaje siatka współrzędnych obrazujących rzeźbę i położenie punktów na ziemi. Przewiduje się, że w tym roku to zlecenie będzie obejmowało 287 tys. km^2. Pozostało jeszcze 25 tys. km^2. Wyrażam przekonanie, że w przyszłym roku to zadanie zostanie ukończone, aby cały kraj był pokryty mapą numeryczną. Jest to niezbędne dla stworzenia numerycznego modelu rzeźby terenu. Mapa jest konieczna do zarządzania w gospodarce, w planowaniu gospodarki wodnej, przeciwpowodziowej oraz w transporcie drogowym. Na ten aspekt chciałbym zwrócić uwagę.

Ważnym zadaniem będzie również tworzenie różnych rejestrów. System do prowadzenia rejestrów adresowych jest niezbędny w gospodarce narodowej. Z rejestrów będzie

można korzystać, wchodząc w odpowiednie oprzyrządowanie na Geoportalu II, który główny geodeta kraju już prowadzi. Można korzystać z danych, które są tam zamieszczone. Jeśli wykonalibyśmy zadania, o których mówiła pani minister, to gospodarce kraju przybędzie narzędzie do planowania. Jest to inwestycja w przyszłość, w środki i nowoczesność. Geoportal daje możliwość usprawnienia ochrony środowiska, wspomagania działania służb ratowniczych oraz zarządzania kryzysowego. Jest to ułatwienie dostępu do informacji przestrzennej.

Reasumując, projekt budżetu zasługuje na przyjęcie. Zadania rozpoczęte powinny zostać sfinalizowane.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu. Kto z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan poseł Jerzy Szmit, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Chciałbym przypomnieć, że w ubiegłym roku, gdy Ministerstwo Rozwoju Regionalnego ogłosiło projekt polityki miejskiej, czyli dokumentu, który miał projektować sposób, w jaki będą zmieniały się polskie miasta i będzie rozwijać się urbanistyka oraz geodezja, pojawiły się propozycje sfinansowania tych wszystkich projektów. Jednym z nich było wprowadzenie podatku katastralnego. Oczywiście sama zapowiedź wywołała dyskusję. Kiedy zaczęliśmy dopytywać o tę kwestię, okazało się, że przy Głównym Urzędzie Geodezji i Kartografii istniał zespół, który prowadził takie prace studialne. Ich celem było zaproponowanie warunków, na jakich zostałby wprowadzony podatek katastralny.

Czy ten zespół nadal funkcjonuje i jakie są efekty jego pracy? Czy prace nad wprowadzeniem innych form opodatkowania nieruchomości zostały zarzucone?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Bardzo proszę, pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. W informacji został mocno podkreślony fakt, że około 40% stanowić będą wydatki na sfinansowanie projektów unijnych. Potrzebna byłaby informacja dodatkowa – jaka kwota wydatków z udziałem środków UE została dla Urzędu przyznana? Jak przedstawia się podpisywanie umów? Czy ta kwota będzie w pełni wykorzystana? 2013 r. jest ostatnim, kiedy można podpisywać umowy. Pozostałe 2 lata będą poświęcone temu, by zdążyć z realizacją projektów. Należałoby w tym momencie pokazać, czy środki, które resort przeznaczył dla Urzędu, będą wykorzystane. Czy jest szansa, że wszystkie umowy zostaną podpisane w tym roku? Jaki jest zakres finansowania?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Pan przewodniczący Racki, bardzo proszę.

Poseł Józef Racki (PSL):

W ubiegłorocznym budżecie były przewidziane środki na ujawnienie nieruchomości skarbu państwa, dla których nie założono ksiąg wieczystych w przeszłości. Czy te środki teraz zostały zapisane w innej pozycji, czy w 2014 r. rezygnujemy z tego zadania?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jeszcze ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos? Nie widzę.

Bardzo proszę panią minister o odniesienie się do poruszanych kwestii i zadanych pytań.

Podsekretarz stanu w MAiC Magdalena Młochowska:

Szanowny panie przewodniczący. Odniosę się do części pytań. Potem oddam głos panu prezesowi Bujakowskiemu.

Jeśli chodzi o środki na ujawnianie nieruchomości skarbu państwa, cały czas pozostają one w rezerwie. Na rok 2014 rezerwa jest przewidziana w analogicznej kwocie.

Jeśli chodzi o środki unijne, może zreferowałam tę kwestię niedostatecznie dokładnie. Co do środków unijnych, jest to łącznie kwota 86.568 tys. zł. Wszystkie projekty, które wymieniałam, mają już dawno podpisane umowy. Bywa też tak, że dany projekt został zakończony, a potem ze względu na oszczędności mogliśmy rozszerzyć zakres jego realizacji. Jeśli chodzi o rok 2013, to obecnie zaangażowanie środków zaplanowanych na rok bieżący jest na poziomie 94%. Nie widać zagrożenia, iż te środki nie będą wydatkowane. Rok 2014 to czas kończenia realizacji projektów, a nie rozpoczynania realizacji nowych.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Główny geodeta kraju Kazimierz Bujakowski:

Chciałbym odpowiedzieć na pytanie pana posła Szmita. To nie przy głównym geodecie kraju funkcjonuje zespół zajmujący się zintegrowanym systemem informacji o nieruchomościach, który również podejmował kiedyś problematykę wprowadzenia podatku od wartości nieruchomości. Istnieje międzyresortowy zespół, którego zadaniem jest opracowanie rządowego programu rozwoju zintegrowanego systemu informacji o nieruchomościach. Ta integracja ma polegać na bliższym współdziałaniu ewidencji gruntów i budynków z księgami wieczystymi oraz z innymi rejestrami publicznymi.

Zadaniem zespołu jest wypracowanie strategii dalszej integracji i rozwoju rejestrów, które zawierają informacje o nieruchomościach, usprawnienie przepływu informacji, usprawnienie aktualizacji, lepszy dostęp do danych. Taki jest cel pracy zespołu. Nie ma mowy o wprowadzaniu podatku od wartości nieruchomości zwanego podatkiem katastralnym.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 17 – Administracja publiczna, wraz z planem finansowym Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej oraz planem finansowym Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym?

Nie słyszę, zatem stwierdzam, że Komisja Infrastruktury rozpatrzyła i pozytywnie zaopiniowała dla Komisji Finansów Publicznych projekt budżetu w części budżetowej 17 – Administracja publiczna oraz plan finansowy Centralnego Ośrodka Dokumentacji Geodezyjnej i Kartograficznej i Funduszu Gospodarki Zasobem Geodezyjnym i Kartograficznym.

Przechodzimy do rozpatrzenia części budżetowej 18 – Budownictwo, lokalne planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo.

Państwo ministrowie, proszę decydować o kolejności.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Poproszę o przedstawienie informacji na ten temat pana ministra Piotra Stycznia odpowiedzialnego w resorcie za część 18. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Piotr Styczeń:

Dziękuję bardzo. Panowie przewodniczący, Wysoka Komisjo. W części 18 – Budownictwo lokalne, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, w pozycji – dochody budżetu państwa zaplanowana jest kwota 97.124 tys. zł, z tego na gospodarkę gruntami i nieruchomościami przypada 862 tys. zł, umorzenie kredytów mieszkaniowych 17.000 tys. zł, refundację premii gwarancyjnych oraz premii za systematyczne oszczędzanie 10 tys. zł, wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych 80 tys. zł. Jeśli

chodzi o działalność usługową, zaplanowano kwotę 245 tys. zł. Pozycja jest mniejsza niż w ustawie budżetowej na 2013 r. po nowelizacji i stanowi 73,9%.

Chciałbym zauważyć, że generalnie co do zasady dochody budżetu państwa w części 18 nie stanowią pozycji dużej. Wynikają z pewnych działań związanych z historią – np. wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych czy premie gwarancyjne, a także z bieżących działań, np. w gospodarce gruntami i nieruchomościami otrzymujemy wpłaty za postępowania kwalifikacyjne o nadanie uprawnień zawodowych w dziedzinie rzeczoznawstwa majątkowego. Taką pozycję planujemy w roku 2014.

Jeśli chodzi o wydatki z budżetu państwa w części 18, relacja roku 2014 do 2013 określona jest na poziomie 91%. Chciałbym zauważyć, że w poszczególnych pozycjach zmniejszenie wydatków budżetu państwa wiąże się z obiektywną sytuacją m.in. w funduszu dopłat. Dopłaty do odsetek w ramach programu „Rodzina na swoim" zaplanowano w mniejszej wysokości ze względu na planowaną mniejszą wielkość VIBOR niż ta, która była zaplanowana na 2013 r. Następuje racjonalizacja wydatków, czyli dopasowanie do aktualnej sytuacji – w tym wypadku poziomu VIBOR na rynku.

Jeśli chodzi o pozostałe kwoty, są one związane z wcześniejszymi rozwiązaniami obsługiwanymi przez odpowiednie ustawy. Mam na myśli refundację premii gwarancyjnych oraz premii za systematyczne oszczędzanie. Mamy pozycję związaną z liczba książeczek mieszkaniowych, która zmniejsza się stopniowo, jednak nadal przekracza 1100 tys. Jeśli chodzi o wykup odsetek od kredytów mieszkaniowych, realizowana jest pozycja związana z przedłużeniem przez parlament możliwości spłaty starych kredytów mieszkaniowych. Kredyty te będą do końca roku 2017 obsługiwane jeszcze w starym systemie, potem nastąpi nowa sytuacja związana z jednorazowym wykupem zadłużeń przez budżet państwa.

Fundusz dopłat obsługuje także pozycję związaną z budownictwem socjalnym i komunalnym. Na ten cel zaplanowaliśmy kwotę 80.000 tys. zł. Przypomnę, że w roku bieżącym kwota zaplanowana w budżecie wynosiła 90.000 tys. zł. Ostatecznie nie wydamy tej kwoty. Wiąże się to z reakcją gmin na trwający od ponad 3 lat sposób zaspokajania ich żądań na podstawie składanych wniosków o dopłaty do wykonywania budownictwa socjalnego, komunalnego, mieszkań chronionych, noclegowni i domów dla bezdomnych.

Jest jeszcze jedna kwestia, którą trzeba poruszyć przy rozpatrywaniu budżetu na 2014 r. Po raz pierwszy tak się zdarzyło, że kwoty przyznane na realizację programu już przyjętego przez parlament RP – „Mieszkanie dla młodych" nie są zaplanowane bezpośrednio w funduszu dopłat, bo jako takie powiększyłyby odpowiednie pozycje w samym funduszu i byłyby obecne w części 18. Są zaplanowane w rezerwie budżetowej. Plan stanowiący o powodzeniu programu będzie realizowany w sposób określony przez mechanizm ustawowy, mianowicie przekazywanie na żądanie ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej odpowiednich trans kwot do funduszu dopłat i w ten sposób powiększanie tej pozycji wydatkowej z budżetu. Przy sprawozdaniu z wykonania budżetu państwa za rok 2014 automatycznie pojawi się to powiększenie jako obecne w funduszu dopłat.

Przypomnę, że na rok 2014 przewidziano w rezerwie 600.000 tys. zł. Jeśli dodamy 600.000 tys. zł do całej pozycji budżetowej w części 18, określonej przeze mnie na poziomie 91% roku 2013, to okaże się, że ta pozycja przekracza 100%, czyli że budżet jest wyższy niż w roku 2013.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję państwu ministrom. Otwieram debatę. Bardzo proszę państwa posłów. Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Z punktu widzenia struktury wydatków budżetu państwa na sprawy mieszkaniowe wydaje się, że udział tej części w budżecie państwa jest nadal zbyt mały, a w przyszłym roku jeszcze mniejszy w stosunku do roku bieżącego. Szczególną uwagę należy zwrócić na dwie kwestie, po pierwsze na fundusz termomodernizacji i remontów. Wsparcie tego obszaru, biorąc pod uwagę założenia programowe państwa, związane

ze zmniejszeniem zużycia energii, jest niewystarczające. Fundusz termomodernizacji i remontów stale się zmniejsza. Należałoby zabiegać o większą kwotę.

Druga kwestia wiąże się z tym, że powinna nastąpić zmiana ustawy, aby w większym stopniu zachęcać samorządy do przystosowania lokali na lokale socjalne i mieszkania chronione. Chodzi o sferę wsparcia osób, które żyją w ubóstwie lub są zagrożone nędzą i ubóstwem. Kwota 80.000 tys. zł przeznaczona na ten cel w skali całego kraju jest niewystarczająca. Świadczy o co najmniej mizernym zainteresowaniu państwa tymi ludźmi. Nie mobilizuje to samorządów do tego, żeby podejmować jakieś działania. Nie ma motywacji. Samorządy są w krytycznej sytuacji finansowej związanej z wykorzystaniem środków Unii Europejskiej. Ich zadłużenie jest bardzo wysokie. Kiedyś samorządy nie mogły korzystać ze środków UE. Teraz jest to dla nich priorytet. W dziedzinie zaspokajania potrzeb społecznych państwo powinno być bardziej zaangażowane, niezależnie od kryzysu finansów. Trzeba poszukać środków na ten cel.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Kto z państwa chciałby zabrać głos? Nie widzę.

Panie ministrze, bardzo proszę o odniesienie się do poruszonych kwestii.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Piotr Styczeń:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Rzeczywiście pozycja – fundusz termomodernizacji i remontów, która jest realizowana na podstawie odpowiedniej ustawy, otrzymała zasilanie w planie budżetu na 2014 w wysokości 20.000 tys. zł i to z jednoznacznym zaznaczeniem, na co środki mają być przeznaczone. Pieniądze te są związane ściśle z realizacją premii kompensacyjnej, która określona jest jako wymaganie sztywne w związku z zobowiązaniem międzynarodowym Polski do uregulowania kwestii odszkodowań dla tych, którym zabrano lokale mieszkalne na potrzeby kwaterunkowe. W gospodarce rynkowej odszkodowanie wypłacane jest za pewien okres. Ochrona praw lokatorów nie dawała szansy właścicielom tych lokali pozyskiwania czynszów na poziomie zabezpieczającym pokrycie kosztów utrzymania budynku. To jest pozycja sztywna, dlatego pojawiła się w tym funduszu.

Co do kwestii wspierania remontów i termomodernizacji, faktycznie po wyczerpaniu środków na kwotę ok. 70.000 tys. zł w roku 2013 w 2014 r. jedynie okazja, jaką da oszczędność na innych pozycjach, może umożliwić przesunięcie środków na fundusz termomodernizacyjny. Na twardą deklarację pozwoliłbym sobie wyłącznie, gdyby dołączył się do niej jednoznacznie minister finansów. Musimy patrzeć na plan funduszu termomodernizacji określony na 20.000 tys. zł.

Jeśli chodzi lokale socjale, w 2009 r. zaproponowaliśmy Wysokiej Izbie, i to zostało przyjęte, modernizację wskaźników dopłat do przedsięwzięć inwestycyjnych gmin w zakresie budowy lokali socjalnych i komunalnych. Wtedy program został zainicjowany i został zrealizowany na poziomie 90.000 tys. zł rocznie. Jeśli w 2013 r. skutek jest na poziomie 83.000 tys. zł, to planowanie kwoty większej dla samorządów, które zmniejszają zainteresowanie, byłoby chyba niepotrzebnym gestem. Chciałbym poinformować, że są zwroty środków, które zostały przyznane, na poziomie kilku milionów złotych. Część gmin nie realizuje, mimo przyznanych im środków, budownictwa socjalnego. Wtedy środki są zaoszczędzone w funduszu. Można powiedzieć, że kwota 80.000 tys. zł odpowiada na zapotrzebowanie.

Czy należałoby nadal zmieniać parametry ustawy? Trwa dyskusja, czy powinna to być zmiana doprowadzająca do uproszczonego powiększenia procentowego dopłaty z budżetu państwa. Nie ma raczej przyzwolenia na takie myślenie ze względu na to, że byłby to mechanizm dość trywialny i wywołujący kolejne reakcje. Uważamy, że należy zmienić sposób myślenia o lokalach socjalnych. System powinien opierać się na umowach najmu socjalnego, a nie na trwale przeznaczonych zasobach lokali socjalnych, które powodują konsekwencje społeczne polegające na braku przyzwolenia lokalnych społeczności na realizację tego typu budynków.

Co do realizacji polityki mieszkaniowej, ocenionej jako zbyt uboga, pragnę zauważyć, że poza dodaną przeze mnie kwotą 600.000 tys. zł w ramach programu „Mieszkanie dla młodych", w roku 2014 będziemy mieli najwyższą kwotę dopłaty do „Rodziny na swoim", liczona proporcją wynikającą z VIBOR. Nadal realizowany będzie zwrot niektórych wydatków mieszkaniowych, czyli zwrot VAT na poziomie 1.000.000 tys. zł. nadal będzie utrzymana preferencyjna stawka na budownictwo społeczne, co powoduje brak wpływu do budżetu państwa ok. 10.000.000 – 11.000.000 tys. zł. Należy kompleksowo patrzeć na tę powinność państwa wobec gospodarki mieszkaniowej. Podjąłbym dyskusję, broniąc tej wielkości środków wynikającej ze stanu gospodarki. Można tylko przyjąć tezę, że niektóre kierunki działań mogłyby być zmodernizowane i dostosowane do bieżących wymagań.

Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pan przewodniczący Tchórzewski, proszę bardzo.

Poseł Krzysztf Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że jeśli chodzi o budownictwo socjalne przy obecnym systemie prawnym i możliwościach finansowych samorządów, trudno obecnie, bez zmiany przepisów prawnych przewidywać, że samorządy zechcą wydać więcej środków w roku przyszłym niż w roku bieżącym. Wskazuję na to, że sytuacja finansowa samorządów wyraźnie świadczy o konieczności zmiany przepisów w tej dziedzinie. Nie widać żadnych tendencji, aby grupa społeczna korzystająca z lokali socjalnych zmniejszała się. Nie ma samorządu w Polsce, w którym nie byłoby kolejki oczekujących na mieszkania socjalne i komunalne. Jest ona niemal taka jak kiedyś liczba oczekujących na budownictwo mieszkaniowe. Są osoby, które czekają na uzyskanie mieszkania kilkanaście lat.

Jeśli nic się nie zmieni w tym względzie w polityce państwa, będzie to oznaczać, że grupa szacowana na 20% traktowana jest, jakby była niepotrzebna. Byłaby to negatywna tendencja. Uważam, że przepisy w tej dziedzinie muszą ulec zmianie.

Stoję na stanowisku, że fundusz termomodernizacji powinien być zwiększony. To są środki do wykorzystania. Z tego powodu Komisja Infrastruktury powinna zwrócić się do Komisji Finansów Publicznych o to, żeby w ramach przesunięć środków kwota została zwiększona co najmniej do 60.000 tys. zł. Taki wniosek składam. Nie mogę wskazać źródła przesunięcia środków. Zwrócilibyśmy się zatem do Komisji Finansów Publicznych z uzasadnioną propozycją, żeby poszukać tych środków.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Chciałbym zwrócić się do Biura Legislacyjnego. Nie ma przedstawicieli Biura.

Bardzo przepraszam za krótkie konsultacje. Rzecz w tym, by nie uchybić regulaminowi pracy komisji.

Państwo posłowie wiedzą o tym, że każdy z nas może proponować konkretne przesunięcia w projekcie budżetu, ale przy zastosowaniu określonej procedury. Wniosek o zwiększenie środków w jednej pozycji musi wskazywać pozycję, w której nastąpi uszczuplenie środków. Wniosek musi być złożony na piśmie. Jeśli pan przewodniczący taką inicjatywę podejmie, musi zostać ona rozpatrzona przez Komisję Finansów Publicznych. Jeśli dobrze zrozumiałem posła Tchórzewskiego, byłby to kierunkowy wniosek, aby Komisja Finansów Publicznych, rozpatrując budżet na 2014 r., uwzględniła nasz wniosek kierunkowy o ewentualne zwiększenie środków na fundusz termomodernizacji.

Czy dobrze zrozumiałem pana przewodniczącego? Bardzo dziękuję.

Czy są inne pytania i uwagi? Nie widzę, zatem pytam, czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania budżetu w części budżetowej 18 z kierunkowym wnioskiem o rozważenie możliwości zwiększenia przez Komisję Finansów Publicznych funduszu termomodernizacji o kwotę 40.000 tys. zł do 60.000 tys. zł? Sprzeciwu nie słyszę. Stwierdzam, że Komisja Infrastruktury pozytywnie zaopiniowała część budżetową 18 – Budownictwo lokalne, planowanie i zagospodarowanie przestrzenne oraz mieszkalnictwo, wraz z wnioskiem kierunkowym, który przed chwilą sformułowaliśmy.

Przechodzimy do części budżetowej 21 – Gospodarka morska. Bardzo proszę, pani minister.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałabym usprawiedliwić nieobecność pani minister Doroty Pyć odpowiedzialnej w resorcie za gospodarkę morską. W dniu dzisiejszym miała zaplanowane dużo wcześniej spotkanie z rektorami uczelni morskich, w tym z krajów współpracujących z Polską, więc nie mogła się stawić na posiedzeniu Komisji. Mam nadzieję, że będę w stanie przedstawić tę informację.

Dochody państwa w części 21 – Gospodarka morska na 2014 r. zaplanowano w wysokości 10.016 tys. zł. Zwracam uwagę, że niższy poziom zaplanowanych dochodów wynika głównie z obniżenia wpływów z opłat za wydawanie pozwoleń na wznoszenie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń w polskich obszarach morskich. Do tej pory było to związane z morską energetyką jądrową.

Jeśli chodzi o wydatki, zostały one zaplanowane w wysokości 393.689 tys. zł. W porównaniu do znowelizowanej ustawy budżetowej na 2013 r. jest to 61,5%. Należy zwrócić uwagę, że kwota ta wynika głównie z zaplanowania wydatków współfinansowanych w projektach ze środków UE w rezerwie celowej oraz z tego, że w ramach programu wieloletniego – Budowa falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu kwota 111.138 tys. zł została również zaplanowana w rezerwie celowej.

Kolejna pozycja, która uległa zmniejszeniu z uwagi na obiektywne okoliczności, to końcowe płatności w ramach zobowiązań urzędów morskich z tytułu zaległości w podatku od nieruchomości za grunty pokryte morskimi wodami wewnętrznymi. W przyszłym roku będzie to kwota 11.123 tys. zł. W bieżącym roku była to suma prawie 100.000 tys. zł.

W informacji przesłanej do Komisji macie państwo rozpisane wszystkie wydatki w zakresie urzędów morskich, wydatki związane z działalnością i funkcjonowaniem urzędów morskich, wydatki majątkowe oraz realizowane projekty współfinansowane ze środków UE. Jeśli będą jakieś pytania z państwa strony, mam nadzieję, że będziemy w stanie na nie odpowiedzieć.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Dziękuję bardzo, pani minister.

Bardzo proszę o zabranie głosu pana posła Arkadiusza Litwińskiego.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję. Pani przewodnicząca, szanowni państwo, pozwolę sobie na kilka uwag i pytań dotyczących zwłaszcza informacji przesłanej na piśmie. Oczywiście na zakończenie sformułuję konkluzję. Tytuł części powinien być w przyszłości skorygowany, gdyż może być nieco mylący. Gospodarka morska to znacznie więcej niż to, co jest przewidziane w części 21 budżetu państwa. Skupiamy się przede wszystkim na administracji, służbie ratownictwa, na systemie szkolnictwa wyższego i ochronie brzegów morskich. Najistotniejsze wydatki są przewidziane w części 39 – Transport. Około 670.000 przeznaczonych jest na prowadzenie działalności gospodarczej przy wykorzystaniu portów morskich.

Wracam do omówienia części 21, w kolejności tematów omawianych w przesłanym Komisji materiale. Jeśli chodzi o dochody, na str. 1 wymienione są trzy powody, dla których przewidywane wpływy do budżetu państwa są mniejsze, niż można by się spodziewać. Te trzy przesłanki, a zwłaszcza ostatnią, dotyczącą braku unormowania odnawialnych źródeł energii, można uznać za obiektywne z punktu widzenia resortu, przy czym pamiętajmy, że nie do końca są one niezależne od państwa czy od rządu. Mam nadzieję, że te przesłanki przejdą niebawem do historii, w najbliższych tygodniach i miesiącach, a najdalej w dwóch kwartałach.

Przechodzę do omówienia wydatków budżetu państwa. Zarówno w materiale pisemnym, jak i w wypowiedzi pani minister pojawiło się wyjaśnienie, dlaczego zaplanowane wydatki stanowią 61,5% wydatków roku bieżącego. Przesunięcie finansowania pewnych zadań inwestycyjnych na kolejny rok jest merytorycznie uzasadnione, natomiast posłużono się formułą rezerw celowych. Prosiłbym o kilka zdań uzasadnienia, dlaczego akurat

wybrano taką formułę zapisania środków chociażby na dokończenie budowy falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu? Chodzi o wykonanie pewnych robót pogłębiarskich. Prosiłbym o wyjaśnienie, dlaczego nieodzowne było wykorzystanie formuły, która u części osób wywołuje niepewność, czy środki będą do dyspozycji.

Kolejna kwestia dotyczy urzędów morskich. Każdy z trzech urzędów morskich ma inną specyfikę wynikającą z geografii. Chciałbym odnieść się do jednego z podstawowych zadań wymienionych na str. 27, mianowicie bezpieczeństwa żeglugi morskiej, a zwłaszcza korzystania z dróg morskich oraz portów i przystani morskich. Patrząc na wyspecyfikowane zadania, które można nazwać inwestycyjnymi, nie dostrzegam wystarczających środków na bieżące utrzymanie toru wodnego między Szczecinem a Świnoujściem. Od kilku lat utrzymuje się dość patologiczny stan rzeczy, że tor wodny, który powinien mieć 90 m szerokości, może być wykorzystywany na szerokości 40 m, co powoduje utrudnienia w ruchu statków i zgłaszane przez przedsiębiorców portowych straty. Nie chodzi o dziesiątki milionów, tylko o to, żeby wydatkować kilka milionów rocznie na wykonanie prac pogłębiarskich usuwających naniesiony przez rzekę osad. Tymczasem buduje się nowy tor wodny na Wiśle Śmiałej za kwotę 7.000 tys. zł. Mam nadzieję, że nie chodzi o brak środków, a jedynie brakuje odpowiedniego zapisu dotyczącego przeznaczenia tych środków.

W dziale 803 – Szkolnictwo wyższe należy docenić, że środki na szkolnictwo wyższe są dość wysokie, na poziomie 108% roku bieżącego. To dobrze, bo te szkoły nawet w trudnych czasach niżu demograficznego odnotowują wysoki nabór.

Martwi natomiast, że zmniejszyły się nakłady na realizację programu ochrony brzegów morskich. Zakładam, że to wynika nie z ograniczeń, lecz z tego, że w latach ubiegłych wykonaliśmy znaczną część zadań. W ostatnich 4-5 latach te środki były znacznie wyższe niż w latach ubiegłych. Chciałbym upewnić się, że wskaźnik 73% w stosunku do roku bieżącego, czyli zmniejszenie nakładów, wynika z tego, że zakres rzeczowy będący do wykonania w dużej części został już zrealizowany.

To są w największym skrócie moje uwagi i pytania. W zależności od udzielonej odpowiedzi pozwolę sobie na konkluzję i wniosek.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi Litwińskiemu. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Krzysztof Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Chciałbym nawiązać do programu ochrony brzegów morskich. Program nie ma szans realizacji. Jeśli taka będzie skala spadku nakładów na realizację programu, to znaczy, że nie będzie on zrealizowany nawet w 50% do 2023 r. Albo potrzebna jest nowelizacja programu i przyznanie, że kraj nie jest w stanie poradzić sobie z ochroną brzegów morskich, albo będziemy tracili stabilność linii brzegowej. Będzie postępował zanik plaż, a widać wyraźnie, że to występuje. Ubytek terytorium wyniesie 0,5-1 m rocznie. Takie są zagrożenia. Zmniejszenie środków, zwłaszcza w tej dziedzinie, stanowi poważne zagrożenie. Jest to sfera, w której chyba nie wolno nam oszczędzać. Przewiduje się zmniejszenie środków o 30% w stosunku do roku bieżącego, a środki tegoroczne nie zapewniały nawet 50-procentowej realizacji programu.

Jak resort postrzega dalszą realizację programu ochrony brzegów morskich? Wiadomo, że poziom realizacji programu jest zły. Wydatki zostały ustalone na poziomie cen z 2001 r., czyli z okresu przygotowywania programu. Dlaczego środki zostały zmniejszone aż o 27%?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Nie widzę dalszych zgłoszeń, zatem proszę panią minister o odniesienie się do poruszanych kwestii.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję, panie przewodniczący. Jeśli chodzi o ujęcie środków w rezerwie celowej, mogę tylko powiedzieć, że resort transportu zaplanował te wydatki najpierw w części 21. Jednak w trakcie rozmów i ustaleń dotyczących kształtu budżetu na 2014 r. wraz z resortem finansów, ze względu na charakter wydatków zdecydowaliśmy się ująć te środki w rezerwie celowej. Prace pogłębiarskie muszą być wykonane tuż przed pierwszym wejściem statku przewożącego ciekłe paliwo gazowe do portu. Nie wiemy, kiedy to nastąpi i ile będzie kosztowało. 111.000 tys. zł to szacunek sporządzony na potrzeby projektu. Ustaliliśmy w bilateralnych rozmowach z resortem finansów, że taka kwota zostanie zaplanowana w rezerwie celowej, żebyśmy mieli pewność, iż to będzie zrealizowane, i żeby zapewnić elastyczność co do terminu uruchomienia środków.

Stosowna zmiana programu wieloletniego jest w toku. Była to jedna z przesłanek, dla których kwota została ujęta w rezerwie celowej. Zmiana programu jeszcze nie nastąpiła. Uchwała Rady Ministrów jeszcze nie jest podjęta. W toku prac podjęliśmy wspólną decyzję, moim zdaniem logiczną i zasadną, dotyczącą umieszczenia środków w rezerwie celowej.

Jeśli chodzi o prace pogłębiarskie, wchodzące w zakres statutowej działalności urzędów morskich, zaplanowana została kwota w wysokości prawie 50.000 tys. zł. W resorcie dostrzegamy problem, o którym wspomniał pan poseł. Chciałabym poinformować, że w ministerstwie trwają prace nad stworzeniem odrębnego programu dotyczącego tego typu zadań. Planujemy rozpocząć jego realizację w 2015 r. Obecnie trwają prace nad oceną środowiskową stworzenia takiego programu. Wszelkie uwagi ze strony państwa posłów będą dla nas bardzo cenne. Mam nadzieję, że uda nam się stworzyć mechanizm, który będzie służył efektywnemu wykonywaniu tych prac.

Co do programu ochrony brzegów morskich, chciałabym zwrócić uwagę, że program został uchwalony do 2023 r. W ustawie zapisana jest minimalna kwota, jaka powinna być co roku wydatkowana na to zadanie. Pan poseł ma po części rację, gdyż w latach poprzednich zrealizowano część zadań. W latach następnych jest planowana dalsza realizacja wieloletnich zadań.

Odniosłabym się do tego, co jest opisane w części 3 – wydatki budżetu środków europejskich. Część zadań, które pierwotnie były ujęte w programie ochrony brzegów morskich, może być realizowana jako projekty współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach różnych programów operacyjnych. Począwszy od str. 38 informacji, którą do państwa przesłaliśmy, macie państwo podane tytuły poszczególnych projektów realizowanych przez urzędy morskie w Szczecinie, Słupsku i Gdyni. Wymienię niektóre z nich: budowa i modernizacja umocnień brzegowych Zachodniego Wybrzeża, zabezpieczenie brzegów Morza Bałtyckiego będących w administracji Urzędu Morskiego w Gdyni.

Te projekty należy rozpatrywać łącznie z programem ochrony brzegów morskich, ponieważ zostały one wyłączone z programu i figurują jako wydatki majątkowe w ramach programów operacyjnych współfinansowanych ze środków europejskich. Dlatego informacja, która odnosi się wyłącznie do budżetu państwa, jest niepełna.

Podobna dyskusja pojawi się zapewne przy rozpatrywaniu części 39, gdzie mamy różne instrumenty finansujące zadania w zakresie transportu lądowego.

Mam nadzieję, że wyjaśniłam wątpliwości. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zwracam się do panów posłów, czy nadal maja wątpliwości, czy wyjaśnienia są wystarczające?

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Dziękuję pani minister za te wyjaśnienia. Dodaję do nich dużą dozę dobrej wiary.

Odnosząc się do wypowiedzi pana przewodniczącego Tchórzewskiego, podyktowanej, jak sądzę, troską o gospodarkę morską, chciałbym stwierdzić, że pan poseł doskonale wie, iż wbrew temu, co powiedział, sytuacja w zakresie utrzymania brzegu morskiego w ostatnich latach poprawiła się, a nie uległa pogorszeniu. Sztandarowym przykładem są plaże w Kołobrzegu. Są miejsca, gdzie lądu przybywa, jak choćby w Świnoujściu, w innych lądu ubywa. Tam podejmowane są działania, aczkolwiek trwa dyskusja, oparta

na doświadczeniu, w której przytaczane są argumenty, że działania muszą być prowadzone bardzo racjonalnie.

Nie chodzi o wydawanie dużych pieniędzy za wszelką cenę. W dłuższej perspektywie jesteśmy bezradni w walce z żywiołem. Po kilku latach ta prace nie tylko mogą być zniweczone, ale mogą wywołać negatywny efekt w sąsiedztwie. Przecież nie jest naszą intencją wybetonowanie całego wybrzeża. Myślę, że źródła finansowania „nie wyschną" w najbliższych latach i program zostanie zrealizowany.

Reasumując, wnoszę o pozytywne zaopiniowanie części 21 projektu budżetu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Nie ma więcej uwag, zatem pytam, czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 21 – Gospodarka morska? Nie ma sprzeciwu. Stwierdzam, że Komisja Infrastruktury rozpatrzyła i zaopiniowała pozytywnie dla Komisji Finansów Publicznych część budżetową 21 – Gospodarka morska.

Przechodzimy do części budżetowej 26 – Łączność.

Podsekretarz stanu w MAiC Magdalena Młochowska:

Szanowny panie przewodniczący, dochody w części 26 zaplanowano w kwocie 18 tys. zł, a wydatki w kwocie 28.294 tys. zł, z tego 23.598 tys. zł z budżetu państwa i 4696 tys. zł z budżetu środków europejskich. Z kwoty 23.598 tys. zł zaplanowano wydatki w dziale 600 – Transport i łączność, w dziale 750 – Administracja publiczna i w dziale 752 – Obrona narodowa. Wydatki w dziale 600 – Transport i łączność zaplanowano m. in. na dotacje w wysokości 2155 tys. zł z przeznaczeniem na dotację przedmiotową dla Poczty Polskiej oraz innych operatorów pocztowych działających na rynku na podstawie wpisu do rejestru, na dopłaty do przesyłek dla ociemniałych i przesyłek z obowiązkowymi egzemplarzami biotycznymi dla Poczty Polskiej SA oraz do pakietów wyborczych dla osób niepełnosprawnych.

Wydatki bieżące zaplanowano w wysokości 1100 tys. zł z przeznaczeniem m.in. na zakup ekspertyz, analiz i opinii, na wynagrodzenia bezosobowe, zakup usług pozostałych.

Wydatki w dziale 750 – administracja publiczna zaplanowano m.in. na świadczenia na rzecz osób fizycznych (18 tys. zł), wynagrodzenia wraz z pochodnymi (11.713 tys. zł) oraz pozostałe wydatki bieżące (5921 tys. zł). ostatnia pozycja obejmuje przede wszystkim składki do organizacji międzynarodowych.

Wydatki w dziale 752 – Obrona narodowa zaplanowano w wysokości 1079 tys. zł. Są to wydatki związane z realizacją zadań obronnych.

Na wynagrodzenia oraz pochodne od wynagrodzeń w części 26 zaplanowano łącznie 11.170 tys. zł. umożliwi to sfinansowanie prognozowanego średniorocznego poziomu zatrudnienia 161 osób, z tego 134 członków korpusu służby cywilnej, 1 osoby zajmującej kierownicze stanowisko państwowe oraz 26 osób nieobjętych mnożnikowym systemem wynagrodzeń.

Na finansowanie i współfinansowanie w ramach środków UE zaplanowano 5525 tys. zł. Środki te zostaną przeznaczone m.in. na realizację dwóch istotnych projektów – system informacyjny o infrastrukturze szerokopasmowej i portal – Polska szerokopasmowa oraz projekt systemowy – działania na rzecz rozwoju szerokopasmowego dostępu do Internetu.

Panie przewodniczący, panie posłanki i panowie posłowie, przedstawiając powyższe, proszę o rozpatrzenie i pozytywne zaopiniowanie dla Komisji Finansów Publicznych projektu ustawy budżetowej na rok 2014 w części 26.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Tę część budżetową przedstawiła pani minister Młochowska.

Otwieram dyskusję. Proszę bardzo.

Czy pan poseł Tomczak chciał w tej części zabrać głos?

Poseł Jacek Tomczak (PO):

Chciałbym wnieść o pozytywną opinię w tej części budżetu.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń.

Czy jest sprzeciw wobec pozytywnej opinii w odniesieniu do części budżetowej 26 – Łączność, wraz z dotacjami przedmiotowymi i środkami europejskimi na finansowanie programów z zał. nr 4 i 15? Sprzeciwu nie słyszę, zatem stwierdzam, że Komisja Infrastruktury rozpatrzyła i pozytywnie zaopiniowała dla Komisji Finansów Publicznych część budżetową 26 – Łączność.

Przechodzimy do części budżetowej 39 – Transport. Bardzo proszę, pani minister Patrycja Wolińska-Bartkiewicz.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, w części 39 – Transport wzorem lat ubiegłych przygotowaliśmy jako uzupełnienie informacji materiały na temat planu rzeczowo-finansowego Krajowego Funduszu Drogowego i na temat planowanego wykorzystania środków Funduszu Kolejowego na 2014 r.

Przejdę do omówienia części 39. Dochody budżetu państwa zaplanowane zostały w wysokości 103.209 tys. zł, co stanowi 54,8% w stosunku do wielkości znowelizowanej ustawy budżetowej na ten rok. W informacji przedstawiliśmy powody zmniejszenia dochodów i źródła dochodów.

Wydatki w tej części budżetowej zaplanowano na 6.354.388 tys. zł, co stanowi 108,7% w stosunku do ustawy budżetowej na 2013 r. Pokrótce omówię najważniejsze wydatki. W zakresie działu 600 – Transport i łączność przewidziane są dotacje przedmiotowe do ustawowych ulg taryfowych w krajowych pasażerskich przewozach kolejowych w wysokości 505.123 tys. zł (123,8% w stosunku do ustawy budżetowej na 2013 r.). jest to związane z powiększeniem katalogu uprawnionych do ulgowych przejazdów. Dotacje do przewozów międzywojewódzkich i międzynarodowych zaplanowano w kwocie 375.031 tys. zł (112,3%) .

W zakresie infrastruktury kolejowej z kwoty 2.159.236 tys. zł dotacja przedmiotowa dla PKP PLK SA, czyli zarządcy infrastruktury kolejowej wynosi 1.000.945 tys. zł, tj. 151,9% w stosunku do ustawy budżetowej na 2013 r. Jest to związane m.in. z pokryciem kosztów remontu i utrzymaniem infrastruktury kolejowej w celu zmniejszenia kosztów opłat za korzystanie z infrastruktury. Dotacje dla spółki PKP SA na przebudowę dworców kolejowych zaplanowano w kwocie 106.916 tys. zł (103,3% w stosunku do ustawy budżetowej na 2013 r.).

Na współfinansowanie projektów z udziałem środków Unii Europejskiej przewiduje się 107.320 tys. zł. Do tego musimy doliczyć kwotę ujętą w ramach rezerwy celowej.

Jeśli chodzi o drogi publiczne krajowe, w przeznaczonej na ten cel kwocie 2.949.854 tys. zł wydatki majątkowe m.in. na wykup gruntów pod autostrady wyniosą 21.622 tys. zł. W całości na autostrady zaplanowano 27.604 tys. zł, na drogi publiczne i krajowe oraz na bieżące utrzymanie sieci drogowej, remonty i wydatki bieżące – 1.902.521 tys. zł.

Co do urzędów żeglugi śródlądowej, na utrzymanie i działalność statutową 8 urzędów zaplanowano na 2014 r. środki w wysokości 8361 tys. zł. Na Inspekcję Transportu Drogowego zaplanowano kwotę 132.978 tys. zł, na Urząd Lotnictwa Cywilnego 53.731 tys. zł, na Polską Agencję Żeglugi Powietrznej przewidziano dotację w wysokości 10.478 tys. zł. Na pozostałą działalność resortu transportu, w tym działania z zakresu bezpieczeństwa ruchu drogowego, przewidziano kwotę 4225 tys. zł.

Wydatki na administrację publiczną są zaplanowane w minimalnych kwotach. Wzorem lat ubiegłych nie zwiększamy wydatków na wynagrodzenia. Warto również wspomnieć o wydatkach na szkolnictwo wyższe w części 39, w dziale 803. Zaplanowano kwotę 17.596 tys. zł, z przeznaczeniem na dotacje dla uczelni kształcących personel lotniczy.

Dla uzyskania obrazu całości powinniśmy dodać plan finansowy Krajowego Funduszu Drogowego. Wpływy KFD zaplanowano w wysokości 24.192.298 tys. zł. Pochodzą one z kredytów i obligacji (ponad 15.000.000 tys. zł), refundacji z funduszy UE w ramach perspektywy 2007-2013 (3.244.000 tys. zł), opłat paliwowych (3.480.000 tys. zł), opłat za przejazd (1.000.800 tys. zł).

Wydatki Krajowego Funduszu Drogowego są zaplanowane na kwotę 24.767. 450 tys. zł. Większość wydatków pochłoną zadania drogowe. Ważną pozycją jest obsługa zadłużenia KFD.

W informacji zostały uwzględnione wszystkie zadania, które finansuje Krajowy Fundusz Drogowy. Jeśli będą szczegółowe pytania, to jest z nami liczna reprezentacja administracji drogowej i postaramy się odpowiedzieć na wszystkie pytania.

Jeśli chodzi o Fundusz Kolejowy na 2014 r., otrzymaliście państwo materiał informacyjny na piśmie. Wpływy zaplanowano w kwocie 995.000 tys. zł, natomiast wydatki 978.800 tys. zł. Wpływy pochodzą z opłat paliwowych. Jeśli chodzi o wydatki, to 261.775 tys. zł planuje się wydatkować na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii kolejowych przez zarządcę infrastruktury spółkę PKP PLK SA, 12.000 tys. zł na przygotowanie oraz realizację budowy i przebudowy linii zarządzanej przez PKP SKM Trójmieście, 70.000 tys. zł na zadania w zakresie remontów i utrzymania linii kolejowych realizowane przez PKP PLK SA, 100.000 tys. zł na finansowanie lub współfinansowanie przez samorządy województw zadań w zakresie zakupu, modernizacji, napraw pojazdów kolejowych, 500.000 tys. zł na sfinansowanie nabycia od PKP SA przez skarb państwa akcji PKP PLK SA. Pozostałe wydatki w kwocie ponad 35.000 tys. zł przeznaczone będą na wydatki bieżące spółki PKP PLK SA związane z zarządzaniem infrastrukturą kolejową.

W materiale przedstawiliśmy wszystkie zadania inwestycyjne, które będą finansowane z Funduszu Kolejowego. W razie pytań jesteśmy do państwa dyspozycji.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję za szczegółowe przedstawienie tej części budżetowej.

Otwieram dyskusję. Kto z państwa posłów chciałby zabrać głos? Pan przewodniczący Tchórzewski.

Poseł Krzysztof Tchórzewski (PiS):

Dziękuję bardzo. Z punktu widzenia realizacji zadań w zakresie infrastruktury drogowej i kolejowej, czyli szeroko rozumianego transportu największe znaczenie ma Krajowy Fundusz Drogowy i Fundusz Kolejowy. Najwięcej pytań nasuwa się w odniesieniu do tych dwóch funduszy. Należy uwzględnić planowany zakres zadań, to znaczy zarówno dofinansowanie środków UE, jak i zaangażowanie, które wcześniej jest potrzebne, żeby można było później odzyskiwać pieniądze. Na etapie nowelizacji budżetu na 2013 r. zmniejszono dotację dla PLK o 1.000.000 tys. zł. Polskie Linie Kolejowe rozpoczęły przygotowania w celu emisji obligacji, żeby długiem pokryć możliwość realizacji swoich zadań.

Konieczna jest informacja w tej sprawie, ponieważ nastąpiłoby zwiększenie zadłużenia o kwotę 1.000.000 tys. zł. Widać wyraźnie, że w roku bieżącym zmiana budżetu spowodowała, iż będzie duże pokrycie w długu. Trzeba będzie dokonać spłaty tego długu. Jakie jest obecnie zadłużenie PLK, biorąc pod uwagę cofnięcie kwoty 1.000.000 tys. zł z bieżącego roku? Jaki jest przyjęty system długoterminowy obsługi tego długu?

Rokrocznie słyszeliśmy, że budżetu nie stać na większe finansowanie, że budżet nie jest w stanie wygenerować pieniędzy, aby nie dopuścić do zadłużania się PLK. Kiedy pojawia się konieczność obniżenia stawek kolejowych i trzeba pokryć te środki, to 50% dodatkowych pieniędzy od razu się znajduje. Świadczy to o tym, że w rozgrywce pomiędzy poszczególnymi resortami w tak ważnej dziedzinie, jaką jest transport, resort transportu jest nieudolny. Nie potrafi uzyskiwać pieniędzy. Dopiero na skutek zewnętrznych okoliczności (konieczności obniżenia stawek o 20%) pieniądze się znajdują i to w sytuacji kryzysu finansowego. Świadczy to o tym, że minister i wiceministrowie działają marnie i słabo. Jeśli na poziomie UE zapada decyzja o zmniejszeniu stawek, to budżet krajowy wygospodarowuje środki w sytuacji kryzysu. Można? Owszem, tylko trzeba chcieć.

Z drugiej strony w obecnym roku redukuje się środki o 1.000.000 tys. zł i powiększa się kwota zadłużenia. Można by zapytać, ile spotkań odbyło się w tej sprawie i jak prowadzono negocjacje. Wszyscy wiedzą, że w relacjach z Ministerstwem Finansów lepiej radzą sobie ci, którzy są bardziej dokuczliwi i potrafią się narazić, a czasem nawet pokrzyczeć

na posiedzeniu Rady Ministrów. Takie jest życie. Tak to się odbywa. Kto siedzi cicho i czeka, co mu „skapnie", uzyskuje marne efekty.

Przechodzę do omówienia Krajowego Funduszu Drogowego. Mamy 5.500.000 tys. zł wpływów do KFD. Reszta środków to refundacje z funduszy unijnych, które w stosunku do planów tegorocznych ulegają zmniejszeniu i to o kilka miliardów złotych. Jeśli chodzi o kredyty i obligacje, to porównując wpływy i wydatki, można stwierdzić, że KFD osiągnie 50.000.000 tys. zł zadłużenia. Konieczne jest przedstawienie perspektywy długoterminowej obsługi zadłużenia. Chodzi o zapadalność obligacji. Trzeba wskazywać, jak będziemy finansowali zadłużenie. Zacznie obowiązywać perspektywa finansowa 2014-2020. Jak będzie kształtować się podział środków w tej perspektywie?

Decydujemy się na kredyty i obligacje w wysokości 15.000.000 tys. zł, mając obsługę na poziomie prawie 10.000.000 tys. zł zadłużenia, zatem sytuacja nie wygląda ciekawie. Konieczne jest przedstawienie prognozy, co dalej. Nie mamy rozpiski głównej, która pokazuje, jaka jest perspektywa zadłużenia. Plan rzeczowo-finansowy KFD powinien uwzględniać daty zapadalności kredytów, jaka będzie obsługa i realne szanse na inwestycje w przyszłości. Obecnie sytuacja przedstawia się tak, że zaciągając kredyty na 15.000.000 tys. zł, mamy możliwość realizacji zadań drogowych na kwotę 12.688.000 tys. zł. Widać, jak zła jest sytuacja Krajowego Funduszu Drogowego. Czy Fundusz przejdzie wyłącznie na obsługę własnego zadłużenia? Jak będą realizowane zadania drogowe w przyszłości?

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Pan poseł Arkadiusz Litwiński, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Szanowni państwo ministrowie, mam pytanie na temat tabeli dotyczącej planu rzeczowo-finansowego Krajowego Funduszu Drogowego na rok 2014. Na str. 6 w tabeli odnoszącej się do dróg ekspresowych w pozycji 21 wymieniona jest budowa odcinka drogi ekspresowej S-3 na odcinku Legnica– Lubawka, tj. od autostrady A-4 do granicy z Republiką Czeską. W ostatnich dniach pojawił się jednak szum informacyjny, który podaje w wątpliwość ten zapis. Wierzę w większym stopniu dokumentom niż formułowanym werbalnie obawom. Rzecznik prasowy resortu uprzedzał, że po stronie czeskiej wprawdzie udało się uzyskać postęp, gdyż nie po roku 2020, lecz po 2018 ma być realizowany odcinek odpowiednika drogi ekspresowej S-3, ale może dojść do opóźnień.

Dziś mieliśmy okazję spotkać się z ambasadorem Republiki Czeskiej i informacje, które nam przekazał, są jeszcze pomyślniejsze. Do roku 2016 do Hradec-Kralove planowane jest wykonanie odcinka będącego odpowiednikiem S-3. Zostanie kilkunastokilometrowy odcinek, który nie do końca jest przygotowany ze względów środowiskowych. Odcinek przechodzi przez bardzo atrakcyjne tereny. Reasumując, nie byłoby rzeczą rozsądną odkładanie tego w czasie, nawet jeśli gwarantowana jest perspektywa przed rokiem 2020. Nie należy likwidować impetu nadanego przed kilkoma miesiącami, aby drogę ekspresową realizować na całym brakującym odcinku na południu.

Rozumiem, że trzymamy się dokumentów, a nie wyrwanych z kontekstu wypowiedzi.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, pani minister, panie i panowie posłowie, szanowni goście. Chciałbym zabrać głos w kilku konkretnych kwestiach, które odnoszą się do części 39. W tabeli zawartej w materiale znajduje się symboliczna dla mnie liczba – zaledwie 59,2% udział w stosunku do roku bieżącego w finansowaniu urzędów żeglugi śródlądowej. Jest to gigantyczna zmiana w stosunku do instytucji, które nigdy nie były szczególnie rozpieszczane. To wymaga komentarza ze strony ministerstwa. Ma to znaczenie dla inwe-

stycji z obszaru żeglugi śródlądowej we wczesnym okresie programowania. W tej sprawie złożyłem kilka interpelacji do ministra transportu.

Mam pytanie o przyczyny radykalnej zmiany budżetu urzędów żeglugi śródlądowej i o kontekst przygotowywanych inwestycji na lata 2014-2020.

Drugie pytanie dotyczy Inspekcji Transportu Drogowego. Mamy propozycję budżetu w wysokości 132.000 tys. zł. Z drugiej strony przewiduje się znaczącą redukcję wpływów finansowych. Ta redukcja już nastąpiła w nowelizacji budżetu na 2013 r. Przeniesienie do krajowego funduszu państwo oceniają na poziomie 120.000 tys. zł. Komentarza wymaga kwestia racjonalności tych działań w ostatnich 2 latach, które przyczyniły się do wielokrotnego zwiększenia budżetu akurat tej instytucji w stosunku do celów, które rząd zamierzał osiągnąć, a ich nie osiągnął. Mówię to chociażby w kontekście wskaźnika spadku wydatków na budżet urzędów żeglugi śródlądowej.

Trzecie zagadnienie dotyczy planu finansowego Krajowego Funduszu Drogowego na 2014 r. Z przykrością zauważam, że nawet w stosunku do materiałów, które były dostarczone w ubiegłym roku, jest pewien regres, jeśli chodzi o warstwę merytoryczną i stopień szczegółowości. Jakie planujecie państwo na koniec 2013 r. saldo pasywów Krajowego Funduszu Drogowego? Jaka będzie ta kwota na koniec 2014 r. w stosunku do planu, który jest przygotowywany i który trzeba uzgodnić do 31 października?

Potrzebna nam jest również elementarna wiedza, jak kształtują się wydatki w zakresie opłaty za dostępność w ramach projektów realizowanych i eksploatowanych – mówię o odcinkach A-1 i A-2? W roku bieżącym kwota opłaty za dostępność przekroczyła 1.400.000 tys. zł. Pojawia się pytanie, jak będzie kształtowała się ta kwota na odcinkach koncesyjnych w przyszłym roku? Jest to trzysta kilkadziesiąt kilometrów. Jaka będzie różnica w stosunku do bieżącego roku?

Kolejne pytanie dotyczy pozycji, która jest ogólnie zapisana na str. 4 – obsługa kredytów i obligacji na kwotę 93.218 tys. zł. Czy pani minister mogłaby precyzyjnie odpowiedzieć na pytanie, jaka jest kwota obsługi samych odsetek od zaciągniętych kredytów i obligacji? Wedle planu KFD na 2013 r. była to kwota przekraczająca 2.700.000 tys. zł. Pytam o to również dlatego, że na wniosek rządu latem bieżącego roku parlament zmienił ustawę o autostradach płatnych, dopuszczając mechanizm rolowania długów.

Państwo wskazują w pozycji – wpływy własne KFD kwotę 15.213.393 tys. zł. Na 2014 r. była przewidziana kwota ponad 8.000.000 tys. zł na spłatę zaciągniętych kredytów i wyemitowanych obligacji. Jaka część z ponad 15.000.000 tys. zł będzie finansowała ten wydatek KFD w roku 2014 r., a jaka będzie finansowała netto budowę sieci ekspresowej oraz autostradowej?

W KFD pojawia się pozycja planowanych zdarzeń odszkodowawczych. W 2012 r. była to kwota 144.000 tys. zł. Jaką sumę planujecie państwo na rok 2014?

Ostatnia kwestia dotyczy Urzędu Transportu Kolejowego. Kilka tygodni temu dyskutowaliśmy zmianę budżetu państwa na 2013 r. Prezes UTK miał po redukcji 100 tys. zł kłopoty z prowadzeniem rejestru taboru, który jest w jego kompetencji. To obrazuje negatywne konsekwencje redukcji wydatków. Mówię o tym w kontekście trudnej sytuacji urzędów żeglugi śródlądowej i nadzwyczajnego wzrostu wydatków inspekcji transportu. Mogą to być źródła ewentualnych korekt na poziomie prac parlamentu. Musimy uniknąć sytuacji, w której dany urząd ma problemy z realizacja ustawowo zapisanych zadań. Jest wiele miejsc, w których obserwujemy „wodospad" wypadków realizowanych w sposób niekontrolowany.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma chętnych, zatem pozwolę sobie zadać pytanie. Chciałbym zapytać panią minister o obwodnicę miasta Wałbrzycha. Trudność polega na tym, że obwodnica jest ujęta w planie, ale ze względu na zmianę statusu miasta jest formalno-prawny kłopot z finansowaniem wykupu gruntów. Bardzo proszę o odniesienie się do tej kwestii. W pozostałej części wnoszę o pozytywne zaopiniowanie projektu budżetu.

Proszę panią minister o odniesienie się do pytań i uwag.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Dziękuję bardzo. Mam nadzieję, że zanotowałam wszystkie pytania.

Kilka pytań dotyczyło Krajowego Funduszu Drogowego. Podam kilka liczb, które wydają się istotne również w kontekście nowelizowanej ustawy o KFD i autostradach płatnych oraz w kontekście restrukturyzacji długu funduszu. Jeśli chodzi o odsetki i obsługę odsetek od zaciągniętych kredytów i obligacji, na 2014 r. planuje się kwotę w wysokości 2.000.000 tys. zł. W odniesieniu do kredytów będzie to 540.000 tys. zł, a obligacji 1.500.000 tys. zł.

Jeśli chodzi o kwotę zadłużenia KFD planowaną na koniec 2013 r., wyniesie ona ok. 42.000.000 tys. zł. Na 2014 r. będzie to suma ok. 50.000.000 tys. zł.

Co do wypłaty dla koncesjonariuszy, w 2014 r. kwota ta się nie zmieni w stosunku do roku 2013. Wyniesie ok. 1.600.000 tys. zł.

Jedno z pytań dotyczyło rzekomo dodatkowej kwoty 15.000.000 tys. długu. Nie jest to dodatkowa kwota długu. Z tej sumy ponad 7.000.000 tys. zł przeznaczonych jest na wykup wcześniej zaciągniętych obligacji, a 9.000.000 tys. zł na obsługę zadłużenia. Jest to także kwota na wykup obligacji i spłatę samych rat kapitałowych. Należy to traktować łącznie.

Jeśli chodzi o kwestie związane z dotacją dla PKP PLK SA i konieczność wyemitowania obligacji przez spółkę, nie chodzi o zdejmowanie zadań, tylko o zamianę źródeł finansowania tych samych zadań. Żadne zadanie realizowane przez zarządcę infrastruktury nie będzie wykreślane. Jakakolwiek redukcja w tym zakresie nie jest planowana.

W kwestii zadłużenia i obsługi długu prosiłabym o odpowiedź pana dyrektora Jagielskiego ze spółki, który klarownie to państwu wyjaśni.

Jeśli chodzi o odcinek S-3 do Lubawki, pragnę zwrócić uwagę na załącznik nr 5, który Rada Ministrów przyjęła latem br. do obowiązującego programu budowy dróg krajowych i autostrad. Nie mieliśmy oficjalnej informacji ze strony czeskiej, że partnerzy przekładają realizację swojego odcinka. Informację na piśmie otrzymaliśmy w ubiegłym miesiącu. Jest to podstawa do prac nad nowelizacją załącznika nr 5 bądź samego programu. Prace nad nowym programem budowy dróg na lata 2014-2020 jeszcze trwają w resorcie.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące urzędów żeglugi śródlądowej, istotnie planuje się 40% wydatków mniej w stosunku do 2013 r. Pragnę jednak zauważyć, że tabelkę trzeba czytać całościowo. W pozycji – współfinansowanie projektów z udziałem środków UE była w 2013 r. kwota 8.687 tys. zł związana z realizacją projektu River Information System przez urzędy żeglugi śródlądowej. Na rok 2014 r. jest to kwota tylko 1000 tys. zł ze względu na znaczny postęp w realizacji projektu w latach wcześniejszych. Pozostałe kwoty nie ulegają zmniejszeniu.

Jeśli chodzi o plany na przyszłą perspektywę w zakresie żeglugi śródlądowej, są one wstępnie opisane w projekcie dokumentu implementacyjnego do strategii rozwoju transportu do 2030 r. Obecnie znajduje się on w fazie konsultacji społecznych w ramach strategicznej oceny oddziaływania na środowisko. Są tam wymienione działania na dwóch największych żeglownych polskich rzekach – na Odrze i niektórych odcinkach Wisły. Wiem, że pani minister Pyć w tym tygodniu zaplanowała spotkanie w resorcie z udziałem interesariuszy w zakresie żeglugi śródlądowej. Pamiętajmy, że to zadanie jest merytorycznie podzielone pomiędzy resorty transportu i środowiska, a konkretnie Krajowy Zarząd Gospodarki Wodnej. Współpraca jest trudna ze względu na cele stawiane przed resortami transportu i środowiska. Kwestia żeglowności polskich rzek to temat zaniedbany, jednak zadania w tym zakresie są finansowane w perspektywie 2007-2013 i będą uwzględnione w perspektywie 2014-2020.

Dziwi mnie uwaga odnośnie do planu KFD i zakresu informacji. Forma przedstawienia nie zmieniła się w stosunku do roku 2013. Układ informacji jest identyczny.

Jeśli chodzi o obwodnicę Wałbrzycha, rzeczywiście powstał problem z realizacją inwestycji, a konkretnie z jej etapem przygotowawczym, ze względu na zmianę statusu miasta. Wałbrzych stał się miastem na prawach powiatu. Zgodnie z ustawą o drogach publicznych zarządcą wszystkich dróg w zakresie granic administracyjnych jest prezy-

dent miasta. Jest on odpowiedzialny za wypłatę odszkodowań za grunty leżące w granicach administracyjnych miasta. Oczywiście ta sytuacja dla samego miasta jest niewygodna. Powstały zobowiązania z racji przygotowania projektu budowy obwodnicy przez wcześniejszego zarządcę, czyli Generalną Dyrekcję Dróg Krajowych i Autostrad.

W resorcie transportu pochylamy się nad tym problemem. Mam nadzieję, że zostanie wypracowane szczególne rozwiązanie w tym zakresie, aby w odniesieniu do gruntów, których właścicielem nie jest samorząd lokalny, a które należy wykupić z racji wydanych decyzji administracyjnych, wypracować we współpracy z miastem Wałbrzych jakieś rozwiązanie.

Mam nadzieję, że odpowiedziałam na wszystkie pytania. Moją wypowiedź uzupełni dyrektor Jagielski z PKP PLK SA odnośnie do stanu zadłużenia spółki.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępca dyrektora Biura Finansów Korporacyjnych PKP PLK SA Grzegorz Jagielski:

Chciałbym odpowiedzieć na pytanie pana posła Tchórzewskiego odnośnie do aktualnego stanu zadłużenia PLK. Podstawowy element zadłużenia stanowią kredyty długoterminowe, kredyty inwestycyjne na kwotę 1.648.000 tys. euro. Są to kredyty na bardzo dogodnych warunkach, w większości udzielane na 30 lat, z 10-letnią karencją spłaty kapitału. Okres liczony jest od poszczególnych transz kredytów. W aktualnie zawieranych umowach terminy spłaty przypadają na lata 2045-2046. Oprocentowanie jest zmienne, na bazie 3-miesięcznego EURIBOR. W zależności od dat zaciągania transz wynosi od 0,3% do 1% w skali rocznej.

Umowy kredytowe są zawarte na poszczególne projekty inwestycyjne, np. modernizacja linii E-65 Warszawa – Gdynia (600.000 tys. euro), E-30 Legnica – Wrocław – Opole (100.000 tys. euro), E-59 Wrocław – Poznań (185.000 tys. euro), E-30 Kraków – Rzeszów (308.000 tys. euro), Warszawa – Łódź (100.000 tys. euro), E-20 Siedlce – Terespol, etap II (40.000 tys. euro), Warszawa – Radom (235.000 tys. euro). Umowa na realizację ostatniej inwestycji została podpisana we wrześniu. Te środki mają służyć do finansowania pierwszego etapu modernizacji linii kolejowej Warszawa – Radom, która ma być realizowana w ramach perspektywy 2007-2013. Drugi etap jest przewidywany do realizacji w latach 2014-2020. Obejmuje budowę mostu na Pilicy w Warce i odcinek Warka – Radom.

Dodatkowe PLK posiadają dwie linie kredytowe w bankach komercyjnych – BRE Banku i PKO BP, na łączną kwotę 575.000 tys. zł, przy czym płacimy odsetki od aktualnego stanu wykorzystania kredytów. To jest dopuszczalny limit do zaciągnięcia. Środki pozyskane z tych kredytów służą głównie do prefinansowania VAT. Kiedy wzrasta działalność inwestycyjna, to znaczne pieniądze musimy angażować w prefinansowanie VAT, który później jest zwracany przez urząd skarbowy.

Ponadto 31 października planujemy podpisać umowę z Bankiem Gospodarstwa Krajowego na emisję obligacji w wysokości 1.500.000 tys. zł. Z tych środków planujemy wykorzystać do końca roku 1.226.000 tys. zł. Pozostałe saldo będzie służyło do finansowania wydatków inwestycyjnych w pierwszych miesiącach przyszłego roku. Zakładam, że pieniądze wpłyną na rachunek PLK w listopadzie. Emisja będzie spłacana w latach 2016-2019.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu dyrektorowi.

Pan poseł Jerzy Szmit w czasie kiedy rozpatrywaliśmy tę część budżetu musiał być obecny na sali plenarnej, a jest zainteresowany zadaniem pytań, zatem oddaję głos panu posłowi. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Chciałbym zapytać o planowane wydatki Krajowego Funduszu Drogowego. Wydaje mi się, że trudno będzie je zrealizować z kilku powodów. Wiemy, że w stosunku do Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad są formułowane różne roszczenia firm wykonawczych. Są one szaco-

wane na 6.000.000 – 9.000.000 tys. zł. Na jakim etapie są te sprawy? Część z nich trafiła do sądu. Część jest rozpatrywana w drodze roszczeń. Czy w przyszłorocznym budżecie nie należy wziąć pod uwagę również wydatków na ten cel?

Jest przewidziana kwota na opłaty bezpośrednio dla podwykonawców, wynosząca 100.000 tys. zł. Mam pewne wątpliwości, gdyż dochodzą do mnie niepojące informacje ze strony przedsiębiorców. Szczególnie głośna jest ostatnio sprawa podwykonawców, którzy pracowali na rzecz firmy Alpine Bau. Firma zbankrutowała, ale na nieszczęście dla polskich wykonawców zbankrutowała w Austrii i odmawia się im zapłaty. Kwota należności szacowana jest na ok. 50.000 tys. zł. Czy kwota przewidziana dla podwykonawców nie jest za mała? Nie sądzę, aby tylko te firmy wysuwały roszczenia wobec GDDKiA.

Szykują się wielki procesy sądowe. Chciałbym zapytać, jakie kwoty przewiduje GDDKiA na opłacenie kancelarii prawnych, które będą w przyszłym roku broniły GDDKiA?

Znaczna część dróg była oddawana w ubiegłym i bieżącym roku na zasadzie przejezdności. Umożliwia to ustawa. Kiedy problem faktycznego dokończenia dróg zgodnie z naszymi normami technicznymi zostanie rozwiązany?

Ostatnie pytanie. Korzystając z nowo wybudowanych dróg, zauważamy, że inwestycje zostały zrealizowane tak, by w jak najmniejszym stopniu utrudniać życie zwierzętom. Na drodze nr 16 między Biskupcem a Mrągowem wybudowano potężny most, którego koszt wyniósł kilkanaście milionów złotych, a który miał służyć jako przejście dla zwierząt. Po wykonaniu badań okazało się, że w ciągu roku było 180 przejść przez ten obiekt. Czy jest jakaś refleksja z tym związana? Nie mówię o utrudnianiu życia zwierzętom, ale czy przejścia muszą być aż tak kosztowne. Te budowle imponują swoim rozmachem, ale czy muszą aż tyle kosztować?

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję panu posłowi.

Pan poseł Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Chciałbym poprosić panią minister o komentarz do potężnego regresu planowanych wydatków na urzędy żeglugi śródlądowej. Słuchałem uważnie wypowiedzi pani minister, ale może coś przeoczyłem. Jeśli tak, to przepraszam.

Pragnę również skomentować zmiany w budżecie w latach 2012-2013, jeśli chodzi o doposażenie Inspekcji Transportu Drogowego i skuteczność polityki nakładania mandatów. W roku bieżącym mamy regres o 95%. Pytam o to również dlatego, że wczoraj na stronie internetowej Inspekcji Transportu Drogowego pojawiła się informacja, że jest kłopot z dodzwonieniem się do tej instytucji. Sytuacja, w której nie można dodzwonić się na infolinię, jest poważnym utrudnieniem. Ponadto sami pracownicy wojewódzkich inspektoratów i centrali nie mają ze sobą kontaktu. Można by to skomentować w kontekście chociażby bardzo poważnych wydatków, które państwo poniosło w ostatnich 2 latach na zbudowanie tej instytucji, oraz dużej liczby osób w niej zatrudnionych.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy pan poseł Arkadiusz Litwiński chce zabrać głos?

Poseł Arkadiusz Litwiński (PO):

Chcę tylko przypomnieć, że budujemy autostradę A-4 do granicy z Ukrainą, a po drugiej stronie nie ma jeszcze autostrady ani drogi ekspresowej. Zakładam, że równie rozsądnie i na miarę naszej pozycji w Europie będziemy zachowywali się w kontaktach z partnerem czeskim.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Poproszę panią minister o udzielenie odpowiedzi na dodatkowe pytania.

Podsekretarz stanu w MTBiGM Patrycja Wolińska-Bartkiewicz:

Bardzo dziękuję. Jeśli chodzi o kwoty wypłacane dla generalnych podwykonawców robót drogowych, płatności te są dokonywane od 2012 r., w którym wypłacono 60.000 tys. zł. Do września 2013 r. wypłacono ponad 100.000 tys. zł, ale trzeba pamiętać, że ustawa jest incydentalna, a roszczenia są wygasające. Dlatego zaplanowaliśmy kwotę 100.000 tys. zł, mając na uwadze, że planowana jest zmiana ustawy o systemie zamówień publicznych. Jeśli Sejm ją uchwali, to kwestia płatności dla podwykonawców będzie objęta zmienionymi przepisami.

Jeśli chodzi o roszczenia podwykonawców i sprawy sądowe, prosiłabym o umożliwienie przesłania odpowiedzi na piśmie. Są to dane wrażliwe. Jeśli jest zapotrzebowanie na taką informację ze strony Komisji, przygotujemy ja na piśmie.

Co do kosztów sądowych, przypomnę, że w zakresie wszystkich kwot spornych, w tym potencjalnych roszczeń z kontraktów drogowych skarb państwa reprezentuje Prokuratoria Generalna Skarbu Państwa i to ona planuje wydatki na swoją reprezentację. Generalna dyrekcja nie ponosi żadnych wydatków.

Jeśli chodzi o przejścia dla zwierząt, proszę państwa, zgodnie z systemem przygotowania i realizacji inwestycji, kwestie te są regulowane szczegółowo w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zezwolenia na realizację inwestycji. To nie jest od nas zależne. Raport oceny oddziaływania na środowisko odnosi się do tej kwestii. Następnie organ administracji wydający decyzję ustala, jak to ma wyglądać, jakie ma mieć parametry. W dokumentacji każdego projektu musimy zawierać rozwiązania w tym zakresie.

Na pytanie dotyczące urzędów żeglugi śródlądowej już odpowiedziałam. Różnica dotyczy kwoty na współfinansowanie projektów z udziałem środków UE. W 2013 r. była to kwota 8687 tys. zł, a w 2014 r. będzie to 1000 tys. zł, ze względu na wygasanie realizacji projektu River Information System. Pozostałe parametry nie zmieniają się. W 2014 r. nie planujemy tych wydatków, gdyż zostaną zrealizowane do końca bieżącego roku. Dlatego odnotowujemy procentowy spadek nakładów na urzędy żeglugi śródlądowej.

Jeśli chodzi o Inspekcję Transportu Drogowego, chciałabym zwrócić państwa uwagę, że nie mówimy, iż ubywa zadań. Mówimy o metodologii wyliczenia dochodów budżetu państwa z tytułu mandatów i grzywien. Te zadania muszą być zrealizowane. Ktoś musi je wypełnić w ramach systemu.

Takie ujęcie tej kwestii jest bardzo populistyczne. Przepraszam, ale muszę to powiedzieć. Zadania związane z utworzeniem centrum automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym nie są czysto administracyjne. Podyktowane są intencją poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w naszym kraju. Statystyki pokazują, że różne czynniki, nie tylko system fotoradarowy, powodują, że katastrofalna liczba zmarłych na polskich drogach zmniejsza się.

Nie odnosiłabym się do planowanych dochodów budżetu państwa. Zadania inspekcji pozostają niezmienione. W 2013 r. mieliśmy po nowelizacji zaplanowaną kwotę 125.000 tys. zł, natomiast dodatkowych 50.000 tys. zł w rezerwie celowej, co łącznie stanowiło 175.000 tys. zł. Na 2014 r. planujemy tylko 132.978 tys. zł na zadania Inspekcji Transportu Drogowego i to oznacza spadek środków.

Jeśli chodzi o zadania Urzędu Transportu Kolejowego, przypomnę, że minister transportu jest dysponentem trzech części budżetowych – 18, 21 i 39. Urząd Transportu Kolejowego ma odrębną część budżetową, na którą minister transportu nie ma wpływu. Sądzę, że ci z państwa, którzy pracowali w tym resorcie, powinni to wiedzieć.

Jeśli chodzi o kwestię inwestycji A-4 i połączenia z granicą wschodnią w kontekście drogi S-3 i realizacji odcinka do granicy z Lubawką, chciałabym poinformować, że planowaliśmy realizować ten odcinek z instrumentu Connecting Europe Facility, który finansuje działania na sieci europejskiej w ramach wspólnoty. Jedynym wyjątkiem jest Szwajcaria. Do realizacji tych projektów jest konieczna deklaracja strony sąsiadującej, że ta inwestycja będzie realizowana. Dlatego przekładamy plany co do czasu realizacji tego odcinka, nie rezygnując z inwestycji.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Jeśli chodzi o przychody z mandatów i grzywien w związku z uruchomieniem centrum automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, to życie zweryfikowało prognozy. Jedni przewidywali duże dochody z tego tytułu dla budżetu państwa. Inni podnosili larum, iż jest to maszyna do robienia pieniędzy. Okazuje się, że ani jedni, ani drudzy nie mieli racji.

Pan poseł Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Czy populizmem jest pytanie skierowane do przedstawiciela rządu, który pomylił się w prognozie wpływów w ustawie budżetowej o 95%? Moje pytanie dotyczyło racjonalności gwałtownego zwiększenia budżetu Inspekcji Transportu Drogowego, w ciągu ostatnich 2 lat 7-krotnie. Państwo poprzez ostatnią nowelizację budżetu państwa wycofali się z własnych deklaracji. Rząd nie odniósł się w żaden sposób do wcześniejszych założeń.

Pytanie o racjonalność ma symboliczne znaczenie. Na stronie urzędu znajduje się informacja, że nikt nie może się do niego dodzwonić. Precedens polega na tym, że chyba żadna z instytucji rządowych w ciągu ostatnich 23 lat nie korzystała tak hojnie z decyzji Sejmu i z polityki rządu. Przybyło kilkuset nowych pracowników. Pojawia się pytanie o racjonalność tej decyzji po posunięciach rządu sprzed kilku tygodni.

Myślę, że populizm był prezentowany nie przez pytającego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Rozumiem, że był to komentarz do wypowiedzi pani minister.

Wobec wyczerpania listy mówców w debacie, pytam państwa posłów, czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 39. Jest sprzeciw, zatem poddam wniosek pod głosowanie. Proszę sprawdzić kworum. Proszę posłów o podniesienie ręki.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem projektu ustawy budżetowej na 2014 r. w części 39? (14) Kto jest przeciw? (10) Kto się wstrzymał? (0).

Dziękuję. Stwierdzam, że Komisja Infrastruktury rozpatrzyła i pozytywnie zaopiniowała część budżetową 39.

Przechodzimy do rozpatrzenia części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego.

Wiceprezes Urzędu Transportu Kolejowego Ignacy Góra:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. Jest mi niezmiernie miło brać udział w pracach Komisji Infrastruktury, pierwszy raz w charakterze wiceprezesa UTK, odpowiedzialnego za bezpieczeństwo i technikę. Chciałbym przeprosić za absencję pana prezesa. Powody zostały przedstawione panu przewodniczącemu. Bardzo proszę pana przewodniczącego o umożliwienie przedstawienia syntetycznej informacji o budżecie na 2014 r. przez pana Radosława Pacewicza, który pełni obowiązki dyrektora generalnego.

Zastępujący dyrektora generalnego UTK Radosław Pacewicz:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. W imieniu prezesa UTK chciałbym na wstępie przedstawić priorytety działalności w 2014 r., które wynikają z ustawowych zadań urzędu i w dużej części wpływają na jego budżet. Priorytetami działalności prezesa UTK na rok 2014 są: umacnianie nadzoru nad zapewnieniem bezpieczeństwa transportu kolejowego, doskonalenie nadzoru i koordynacji funkcjonowania rynku transportu kolejowego, umacnianie ochrony praw pasażerów w transporcie kolejowym, rozszerzenie współpracy w zakresie budowy wspólnego rynku kolejowego.

Przełom lat 2012 i 1013 to czas wejścia w życie nowych wymagań wspólnotowych niosących dodatkowe wyzwania w obszarze współpracy międzynarodowej prowadzonej przez prezesa UTK. Dotyczy to zwłaszcza obszaru tzw. wzajemnej akceptacji oraz nadzoru nad podmiotami sektora kolejowego świadczącymi równolegle usługi na infrastrukturze wielu państw. Prezes UTK intensyfikuje działania kontrolne w zakresie nadzoru nad systemami zarządzania bezpieczeństwem przewoźników kolejowych i zarządców

infrastruktury. Nowe działania prezesa oparte są na działaniach kontrolno-audytowych systemów, których pełne wdrożenie przez podmioty rynku powinno gwarantować odpowiedni poziom bezpieczeństwa ruchu kolejowego.

W wyniku nowego podejścia do kwestii nadzoru i kontroli systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz w związku z licznymi nieprawidłowościami stwierdzonymi podczas tych działań już w jednym przypadku po raz pierwszy prezes UTK wydał decyzję cofającą przewoźnikowi kolejowemu certyfikat bezpieczeństwa w całości. W siedmiu przypadkach prezes wszczął z urzędu postępowanie administracyjne w zakresie stwierdzonych nieprawidłowości.

Zaproponowane nowe podejście do kwestii nadzoru bazuje na metodyce opisanej w normie ISO. Skupiając się na obiektywnym i systematycznym podejściu do omawianego obszaru, aktualne kontrole w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem mają charakter przekrojowy i koncentrują się na weryfikacji zgodności z kryteriami zawartymi w rozporządzeniach Komisji Europejskiej (1158/2010, 1169/2010). Systemy analizowane są w zakresie wszystkich kryteriów z danego rozporządzenia.

Prezes UTK, począwszy od 2013 r., sprawuje również nadzór nad podmiotami utrzymującymi pojazdy kolejowe oraz ich systemami utrzymania. Obecnie, dzięki szkoleniom zorganizowanym w UTK w 2013 r., blisko 100% pracowników związanych z kwestiami bezpieczeństwa ruchu kolejowego, w tym inspektorów i specjalistów centrali urzędu i 7 oddziałów terenowych, posiada uprawnienia audytora wewnętrznego systemu. Prezes UTK zmienił również podejście do kwestii nadzoru nad stanem liniowej i punktowej infrastruktury kolejowej. Zwiększyła się liczba podejmowanych działań w zakresie bezpieczeństwa ruchu kolejowego i ich efektywność. Tylko od 1 stycznia do 16 października 2013 r. wydano łącznie 213 decyzji administracyjnych w zakresie nieprawidłowości związanych z bezpieczeństwem ruchu kolejowego. Dla porównania, w analogicznym okresie roku 2012 prezes UTK wydał 6 decyzji administracyjnych.

Pozwolą państwo, że przedstawię teraz najważniejsze liczby dotyczące dochodów i wydatków Urzędu Transportu Kolejowego w budżecie na 2014 r. W projekcie ustawy budżetowej na 2014 r. planowane są dochody budżetowe w wysokości 3271 tys. zł. Wynikają one z wpływów z opłat za wydanie certyfikatów i świadectw bezpieczeństwa przewoźnikom kolejowym, autoryzacji i świadectw bezpieczeństwa zarządcom infrastruktury oraz świadectw bezpieczeństwa użytkownikom bocznic kolejowych, a także z wpływów za wydanie certyfikatów podmiotowi odpowiedzialnemu za utrzymanie pojazdu kolejowego w odniesieniu do wagonów towarowych, za kontrolę spełnienia warunków zawartych w tym certyfikacie, a także z wpływów za wydanie zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów.

W projekcie ustawy budżetowej na rok 2014 zaplanowano wydatki budżetowe w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego w wysokości 26.869 tys. zł. Kształtują się one na poziomie roku 2013. Wydatki bieżące wyniosą w 2014 r. 24.978 tys. zł. Główną pozycję stanowią wynagrodzenia i pochodne od wynagrodzeń wszystkich grup pracowniczych, tj. 17.710 tys. zł, czyli 65% budżetu części 71 ogółem. Pozostałe wydatki bieżące będą przeznaczone głównie na opracowanie opinii, analiz i ekspertyz, tłumaczenia i podróże służbowe krajowe i zagraniczne, szkolenia pracowników, a także wynajem pomieszczeń biurowych i ich utrzymanie. Założono utrzymanie bieżących zakupów usług i materiałów niezbędnych do sprawnego funkcjonowania urzędu na poziomie roku 2013.

W 2014 r. na wydatki z tytułu wynagrodzeń zaplanowano kwotę 14.804 tys. zł, z tego 942 tys. zł stanowią wynagrodzenia osobowe pracowników, w tym dla osób nieobjętych mnożnikowym systemem wynagrodzeń 400 tys. zł, dla osób zajmujących kierownicze stanowiska państwowe 542 tys. zł. 12.745 tys. zł to kwota na wynagrodzenia dla członków korpusu służby cywilnej, 1117 tys. zł stanowią dodatkowe wynagrodzenia roczne dla członków korpusu służby cywilnej oraz osób nieobjętych mnożnikowym systemem wynagrodzeń.

Stałe zwiększanie wymagań w zakresie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym, zarówno pasażerskim, jak i towarowym, zadania stawiane w tym zakresie przez prezesem UTK oraz coroczny wzrost liczby podmiotów gospodarczych działających na rynku kolejowym przekłada się na konieczność zapewnienia nadzoru nad funkcjonowaniem tych

podmiotów w zakresie spełniania przez nie wymogów bezpieczeństwa. Należy zaznaczyć, że poza bezpośrednimi kontrolami UTK nadzoruje wzrastającą co roku liczbę przewoźników, zatwierdzając systemowe rozwiązania dotyczące ruchu pasażerskiego i towarowego. Ponadto w związku z implementacją prawa europejskiego do prawodawstwa krajowego konieczne jest prowadzenie kontroli spełniania warunków wynikających z uregulowań wspólnotowych.

Utrzymanie zatrudnienia na poziomie roku 2013 pozwala na prowadzenie w odpowiedniej skali kontroli ze strony urzędu, jak również ponownych kontroli w celu sprawdzenia realizacji zaleceń pokontrolnych UTK oraz rekomendacji i zaleceń Państwowej Komisji Badania Wypadków Kolejowych. W związku z powyższym wysokość wynagrodzeń na 2014 r. została określona zgodnie z założeniami do projektu ustawy budżetowej.

Wydatki na cele majątkowe zaplanowano na poziomie roku 2013 i wyniosą one 1856 tys. zł. Planowane przez UTK zakupy majątkowe związane będą z modernizacją i rozbudową środowiska informatycznego.

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. dziękuję za uwagę i uprzejmie proszę o pozytywne zaopiniowanie części 71 – Urząd Transportu Kolejowego.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Zgłosiła się pani poseł Elżbieta Pierzchała, bardzo proszę.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, w projekcie ustawy budżetowej na 2014 r. w części 71 – Urząd Transportu Kolejowego zaplanowano dochody w wysokości 3271 tys. zł otrzymywane ze źródeł wynikających z ustawy o transporcie kolejowym oraz aktów wykonawczych do tej ustawy. Ogółem w 2014 r. zakłada się spadek realizacji dochodów o 34,5% w porównaniu z rokiem 2013, kiedy dochody wynosiły 4992 tys. zł.

W związku z nasyceniem rynku transportu kolejowego licencjonowanymi przewoźnikami kolejowymi nastąpi spadek wpływów z tytułu: udzielania licencji i koncesji, świadectw dopuszczenia do eksploatacji budowli i urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego. Zmniejszą się opłaty za wydawanie certyfikatów, autoryzację świadectw bezpieczeństwa przewoźnikom kolejowym, zarządcom infrastruktury oraz użytkownikom bocznic, a także wpływy z innych opłat takich jak: zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów, wpływy za certyfikaty w odniesieniu do wagonów towarowych.

Wydatki planowane są na kwotę 26.869 tys. zł. Planowane przez UTK zakupy majątkowe oraz wydatki na ekspertyzy, analizy, opinie, szkolenia oraz podróże służbowe związane z przeprowadzanymi kontrolami pozwolą na pełniejszą weryfikację stanu technicznego, spełnienia warunków bezpieczeństwa linii i taboru kolejowego oraz nadzór nad podmiotami rynku kolejowego. Kontrole prowadzone przez inspektorów urzędu mają wpływ na bezpieczeństwo w ruchu kolejowym.

Osiągnięcie zamierzonych celów przez UTK jest możliwe przy pozyskiwaniu wykwalifikowanej kadry i zapewnieniu jej odpowiednich narzędzi. W 2014 r. na wydatki z tytułu wynagrodzeń zaplanowano kwotę 14.804 tys. zł. W roku 2013 r. była to kwota 14.582 tys. zł. Zwiększające się wymagania w zakresie bezpieczeństwa w ruchu kolejowym pasażerskim i towarowym, zadania stawiane w tym zakresie przed prezesem UTK oraz coroczny wzrost liczby podmiotów gospodarczych działających na rynku kolejowym, a jednocześnie utrzymująca się relatywnie wysoka liczba wypadków przekłada się na konieczność zapewnienia nadzoru nad funkcjonowaniem tych podmiotów w zakresie spełniania przez nie wymogów bezpieczeństwa.

Wydatki z tytułu wynagrodzeń są nieco wyższe w 2014 r. niż w 2013 r. Jest to tendencja prawidłowa. W porównaniu z poprzednimi latami jest zdecydowanie lepiej, ale pieniądze przeznaczane na ten urząd powinny być zdecydowanie wyższe ze względu na jego wagę. Ponieważ mamy sytuację kryzysową, a odnotowujemy zmiany na lepsze, uważam, że należy zaopiniować pozytywnie projekt budżetu w części 71.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję pani poseł.

Bardzo proszę, pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

W odniesieniu do jednej z omawianych wcześniej instytucji – Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad podana była informacja, iż wynagrodzenie pracowników korpusu służby cywilnej przekracza 6 tys. zł miesięcznie. Jak kształtuje się poziom wynagrodzeń u regulatora, jakim jest UTK, w roku 2014?

Czy w związku z wejściem nowego taboru, jakim jest choćby Pendolino, pojawią się dla UTK nowe obowiązki? UTK realizuje wiele zadań związanych z wydawaniem uprawnień oraz rejestracji pojazdów. Czy w państwa ocenie zadania, które wiążą się z zapewnieniem interoperacyjności systemu kolejowego w świetle realizowanych inwestycji, nie wymagają korekty budżetu UTK? Ten urząd nigdy nie miał nadmiaru środków. Czy w związku z wejściem na polski rynek nowego generacyjnie taboru kolejowego oraz w związku z obowiązkiem PLK zapewnienia interoperacyjności na głównych szlakach, na których będą operowały składy rozpędzające się powyżej 200 km/h, z punktu widzenia operatora pojawiają się potrzeby wymagające dodatkowego dofinansowania?

Mam na myśli nie tylko perspektywę 2014 r., ale także 2-3 kolejnych lat. Kończy się również wydatkowanie środków inwestycyjnych w obecnej perspektywie finansowej. Pojawiają się obawy co do wykonalności całego procesu inwestycyjnego. Część zadań będzie wykonywał regulator, gdyż państwo w tym zakresie wydają stosowne uprawnienia oraz certyfikują różne elementy infrastruktury kolejowej czy taboru.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos w dyskusji? Jeśli nie, to bardzo proszę przedstawicieli UTK o odniesienie się do poruszanych problemów i udzielenie odpowiedzi na pytania.

Wiceprezes UTK Ignacy Góra:

Bardzo dziękuję za życzliwość okazaną przez państwa posłów i zrozumienie istoty zadań oraz celów działania UTK. Pan minister Polaczek wyraził zaniepokojenie związane z perspektywą dopuszczeń nowych pojazdów, w tym pojazdu Pendolino. Rzeczywiście przepisy, które wynikają z prawa unijnego i krajowego, są dosyć złożone i w pewnych szczególnych przypadkach są ze sobą sprzeczne. To powoduje, że dopuszczenia pojazdów oraz infrastruktury nie są procesem łatwym.

Przypuszczam, że za 20 lat z takimi dopuszczeniami nie będziemy mieli żadnego problemu, gdyż zarówno pojazdy jak i infrastruktura będą zgodne z technicznymi wymaganiami interoperacyjności. Jeśli chodzi o najbliższe lata, rzeczywiście rysuje się sporo problemów. Przewidujemy takie problemy. Jeśli chodzi o dopuszczenie Pendolino, wyprzedzająco je sygnalizujemy, gdyż nie chcemy nikogo zaskakiwać, zarówno producentowi, jak i spółce PKP Intercity, która te pojazdy zakupiła. Chodzi o to, aby nie było żadnych zakłóceń, żeby można było w sposób planowy, zamierzony dopuścić te pojazdy do eksploatacji na sieci zarządzanej przez PKP PLK.

Budżet jest zawsze niewystarczający, niemniej państwa zrozumienie gwarantuje, że z roku na rok będzie większy. To zapewni większość skuteczność i efektywność prac UTK, możliwość zatrudniania wysokiej klasy specjalistów. Za chwilę pan dyrektor generalny powie, ile wynosi średnie wynagrodzenie. Z wiedzy, którą posiadam, wynika, że jest na dużo niższym poziomie niż w GDDKiA.

Panie dyrektorze, bardzo bym prosił o krótką informację w tej sprawie.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję panu prezesowi. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Zastępujący dyrektora generalnego UTK Radosław Pacewicz:

W uzupełnieniu chciałbym powiedzieć, że w 2012 r. była to kwota 5335 zł, natomiast według zatrudnienia na dzień dzisiejszy w korpusie służby cywilnej średnie wynagrodzenie wynosi 4832 zł, wraz z premią, „trzynastką” i wysługą lat. Zatrudnienie w korpusie służby cywilnej wynosi 212 osób.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Czy jest sprzeciw ze strony państwa posłów wobec pozytywnego zaopiniowania tej części budżetowej?

Pan poseł Jerzy Polaczek.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zgłaszam sprzeciw, gdyż w mojej ocenie powinna zostać dokonana pewna korekta budżetu UTK albo z naszej strony powinna zostać sformułowana propozycja zawarta w opinii Komisji. Mówimy o wprowadzeniu nowych elementów taborowych w Polsce, które będą operowały na sieci, która jest remontowana i dostosowywana do wymogów UE. Obyśmy się nie zdziwili się, jeśli pojawią się elementarne problemy. W kontekście dyskusji o polityce budżetowej w stosunku do instytucji podległych ministrowi albo w których minister powołuje szefów rekomendowałbym Komisji korektę albo w postaci propozycji zawartej w opinii dla Komisji Finansów Publicznych, albo poprzez negatywne zaopiniowanie dotychczasowej wielkości budżetu UTK. Taki sprzeciw wnoszę.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Albo pan poseł złoży konkretny wniosek o przesunięcie środków z jednej pozycji do drugiej. Jest to związane z wypełnieniem odpowiedniego formularza. Pan poseł ma do tego prawo, gdyż regulamin na to zezwala. Albo zdecydujemy się na kierunkowe wskazanie, żeby Komisja Finansów Publicznych spróbowała znaleźć rozwiązanie.

Chciałbym, żeby pan poseł doprecyzował swoje stanowisko. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Umówmy się, że wniosek na piśmie za chwilę się pojawi. Proponuję korektę budżetu UTK poprzez zmniejszenie budżetu Inspekcji Transportu Drogowego o 2978 tys. zł, wynoszącego 132.000 tys. zł zawartej w projekcie ustawy budżetowej. O tę kwotę postuluję zwiększenie budżetu UTK.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Proszę ewentualnie sekretariat o pomoc. W tej sytuacji wniosek powinien być złożony na piśmie.

Wobec powyższego proponuję przejście do części budżetowej 83. Do części budżetowej 71 powrócimy później. Proszę o zreferowanie części budżetowej 83.

Główny specjalista w Departamencie Finansowania Sfery Budżetowej Ministerstwa Finansów Barbara Brodowska-Mączka:

Przedstawię informację o rezerwach celowych ujętych w projekcie ustawy budżetowej w pozycji 5, 63, 65 71. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2014 w pozycji 5 ujęto środki na infrastrukturę drogową i portową w kwocie 220.673 tys. zł. Zgodnie z postanowieniami umowy kredytowej rok 2014 będzie ostatnim, w którym możliwe będzie uruchomienie pozostałych do wykorzystania środków kredytowych Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

W pozycji 63 znajdują się środki na wdrożenie systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym w kwocie 5025 tys. zł. Środki rezerwy zostaną przeznaczone na dokończenie zadań wynikających z ustawy fotoradarowej, związanych z wdrożeniem i eksploatacją systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym. Zaplanowane zostały środki na sfinansowanie wynagrodzeń wraz z pochodnymi dla 100 osób, członków korpusu służby cywilnej, zgodnie z OSR do ustawy fotoradarowej.

W pozycji 65 znajduje się rezerwa na finansowanie wypłat z funduszu dopłat wsparcia dla nabywców lokali mieszkalnych w kwocie 600.000 tys. zł. Środki z rezerwy zostaną przeznaczone na program „Mieszkanie dla młodych". O tej rezerwie mówił już pan minister Styczeń.

Pozycja 71 przeznaczona jest na budowę falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu w kwocie 111.138 tys. zł.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Pani poseł Bożenna Bukiewicz.

Poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

W projekcie ustawy budżetowej na rok 2014 w części 83 – Rezerwy celowe, w zakresie pozycji 5, 63, 65 i 71 zostały zaplanowane zgodnie z zapotrzebowaniem, przeznaczeniem i obowiązującymi przepisami. Możliwość tworzenia rezerw celowych dopuszcza ustawa o finansach publicznych. W projekcie ustawy budżetowej na rok 2014 w ramach rezerw celowych zaplanowano 72 tytuły, a łączna kwota rezerw celowych ujęta w projekcie wynosi 23.210.686 tys. zł.

Jeśli chodzi o pozycję 5 – infrastruktura drogowa i portowa, kwota rezerwy wynosi 220,673 tys. zł. Stanowi ona ekwiwalent złotowy środków kredytowych przyznanych Polsce na mocy umowy kredytowej zawartej z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym na realizację drogi ekspresowej pomiędzy aglomeracją katowicką i gliwicką, bardzo potrzebnej całemu Śląskowi i oczekiwanej przez mieszkańców.

Pozycja 63, czyli wdrożenie automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym, obejmuje kwotę 5025 tys. zł. Środki rezerwy zostaną przeznaczone na realizację zadań wynikających z tzw. ustawy fotoradarowej, związanych z wdrożeniem i eksploatacją systemu automatycznego nadzoru nad ruchem drogowym.

Pozycja 65 to rezerwa na sfinansowanie wypłat z funduszu dopłat wsparcia dla nabywców mieszkań w kwocie 600.000 tys. zł. Chodzi o program „Mieszkanie dla młodych" oferujący pomoc ludziom do 35 roku życia przy zakupie pierwszego mieszkania.

Pozycja 71 obejmuje kwotę 111.138 tys. zł na budowę falochronu osłonowego dla portu zewnętrznego w Świnoujściu. Świnoujście jest bardzo ważnym, strategicznym portem w Polsce.

Zaplanowanie rezerw wynika z faktu, że na etapie opracowania projektu ustawy budżetowej nie można dokonać podziału wydatków na poszczególne podziałki klasyfikacji budżetowej. Umieszczenie części wydatków w rezerwie celowej pozwoli na sprawniejszą i bardziej elastyczną realizację projektów finansowanych w ramach poszczególnych programów.

Podsumowując, należy stwierdzić, że zaplanowanie rezerw w budżecie na 2014 r. w zakresie pozycji przeze mnie omówionych jest celowe i wskazane. Pozytywnie oceniam projekt ustawy budżetowej na rok 2014 w części 83.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Kontynuujemy dyskusję. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Nie ma zgłoszeń, zatem pytam, czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania części 83 – Rezerwy celowe? Nie słyszę, zatem stwierdzam, że Komisja Infrastruktury rozpatrzyła i pozytywnie zaopiniowała część budżetową 83 – Rezerwy celowe.

Przechodzimy do części budżetowej 85 – Budżety wojewodów ogółem, w zakresie działu 600 – Transport i łączność oraz zadań z zakresu administracji rządowej i innych zadań zleconych jednostkom samorządu terytorialnego odrębnymi ustawami. Bardzo proszę o zreferowanie tej części.

Główny specjalista w Departamencie Finansowania Sfery Budżetowej MF Barbara Brodowska-Mączka:

W zakresie części 85 w dziale 600 dochody zaplanowane zostały w wysokości 10.004 tys. zł, co stanowi 76,54% planowanych dochodów w ustawie o zmianie ustawy budżetowej na rok 2013, czyli w ustawie po nowelizacji. Dochody pochodzą głównie z wpływów z najmu i dzierżawy składników majątkowych na przejściach granicznych, wpływów z tytułu kar pieniężnych w związku z naruszeniem przepisów przy wykonywaniu transportu drogowego, pobieranych przez wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego oraz z tytułu opłat związanych z wydawaniem zaświadczeń dla kierowców przewożących towary niebezpieczne.

Wydatki w części 85 w tym dziale zostały zaplanowane w kwocie 840.211 tys. zł, co stanowi 97, 89% wydatków zaplanowanych w ustawie na rok 2013. Z tej kwoty wydatki bie-

żące to 808.237 tys. zł, wydatki majątkowe 31.974 tys. zł. Wydatki bieżące przeznaczone zostaną na sfinansowanie krajowych pasażerskich przewozów autobusowych (666.231 tys. zł), koszty utrzymania przejść granicznych, czyli infrastruktury przejść granicznych (76.961 tys. zł), koszty funkcjonowania Inspekcji Transportu Drogowego, czyli świadczenia na rzecz osób fizycznych, wynagrodzenia i pozostałe wydatki (63.465 tys. zł), pozostałą działalność (1580 tys. zł). W tej kwocie znajdują się renty zasądzone wyrokami sądowymi, których płatności dokonują wojewodowie, i koszty wydawania zaświadczeń dla kierowców przewożących towary niebezpieczne.

Wydatki majątkowe, czyli kwota 31.974 tys. zł przeznaczona zostanie na zadania w zakresie przejść granicznych oraz na zadania realizowane w ramach szwajcarsko-polskiego programu współpracy. Druga pozycja to wydatki majątkowe wojewódzkich inspektoratów transportu drogowego, obejmująca 2593 tys. zł. Środki zostaną przeznaczone na prace budowlane w jednej z siedzib wojewódzkiego inspektoratu i na zakupy inwestycyjne, sprzęt informatyczny, samochody specjalistyczne, serwery.

Ponadto w dziale 600, w części 83 – Rezerwy celowe zostały ujęte środki w wysokości 305.377 tys. zł. Zostały one przeznaczone na finansowanie zadań realizowanych przez prezydentów miast na prawach powiatu w zakresie zarządzania bezpieczeństwem dróg transeuropejskiej sieci drogowej. To jest jedno z zadań realizowanych w ramach dotacji celowych przekazanych z budżetu państwa na zadania bieżące z zakresu administracji rządowej.

Kwota 55.000 tys. zł zostanie przeznaczona na budowę, modernizację i utrzymanie przejść granicznych oraz obiektów pozostałych po przejściach granicznych na wewnętrznych granicach Schengen. Kwota 250.000 tys. zł zostanie przeznaczona na finansowanie kosztów realizacji programu wieloletniego „Narodowy program przebudowy dróg lokalnych” – etap II, bezpieczeństwo, dostępność i rozwój.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram debatę. Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Miałbym propozycję dla Wysokiej Komisji w związku problemem obwodnicy miasta Wałbrzycha. Zadanie jest ujęte w planie, jednak ze względu na zmianę statusu miasta nie ma ono prawnej możliwości finansowania zakupu gruntów. Proponowałbym, żebyśmy przyjęli kierunkowe wskazanie dla Komisji Finansów Publicznych, aby rozpatrując tę część budżetu, rozważyła możliwość przesunięcia w budżecie wojewodów 20.000 tys. zł na wykup gruntów pod obwodnicę Wałbrzycha.

Czy jest zgoda na taką propozycję? Nie słyszę sprzeciwu.

Czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 85 – Budżety wojewodów, z kierunkowym wskazaniem Komisji Infrastruktury dla Komisji Finansów Publicznych dotyczącym potrzeby przesunięcia 20.000 tys. zł do budżetu wojewody dolnośląskiego? Dziękuję.

Stwierdzam, że Wysoka Komisja rozpatrzyła część budżetową 85 i pozytywnie zaopiniowała dla Komisji Finansów Publicznych, wraz ze wskazaniem, które sformułowałem przed chwilą.

Wracamy do części budżetowej 71. Pan poseł Polaczek jest już gotowy do zreferowania propozycji. Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Proponuję dokonanie niewielkiej korekty bez szkody dla inspekcji transportu drogowego, a z korzyścią dla UTK. Proponuję zmniejszenie wydatków inspekcji transportu drogowego w części 29, w dziale 600, w rozdziale 60055, w grupie wydatków bieżących o kwotę 2978 tys. zł. Przypominam, że wydatki bieżące Inspekcji Transportu Drogowego to kwota 121.374 tys. zł. Budżet inspekcji 2 lata temu wynosił 20.000 tys. zł. planowany budżet na rok przyszły wynosi 132.000 tys. zł.

Proponuję, aby o kwotę 2978 tys. zł zwiększyć budżet w części 71, w dziale 750, w rozdziale 75001, w grupie wydatków majątkowych UTK, z przeznaczeniem na wydatki inwestycyjne jednostek budżetowych.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Wniosek trzeba będzie poddać pod glosowanie, zatem proszę sekretariat Komisji o sprawdzenie kworum. Proszę państwa posłów o podniesienie ręki. Stwierdzam kworum.

Poddaję pod głosowanie wniosek pana posła Polaczka. Kto jest za przyjęciem wniosku? (4) Kto jest przeciw? (10) Kto się wstrzymał? (0).

Dziękuję. Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał rekomendacji Komisji.

Czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego?

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Zgłaszam sprzeciw.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Przechodzimy do głosowania. Kto z państwa posłów jest za pozytywnym zaopiniowaniem części budżetowej 71 – Urząd Transportu Kolejowego? (11) Kto jest przeciw? (4) Kto się wstrzymał? (0).

Dziękuję. Stwierdzam, że Komisja Infrastruktury rozpatrzyła i pozytywnie zaopiniowała część budżetową 71 – Urząd Transportu Kolejowego.

Przechodzimy do kolejnego punktu porządku – zaopiniowania planów finansowych państwowych osób prawnych z załącznika nr 14 – Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i Transportowego Dozoru Technicznego. Bardzo proszę szefów jednostek o zreferowanie projektu budżetu.

Dyrektor Biura Finansów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Piotr Wojnarowski:

Zostałem oddelegowany przez prezesa agencji do udziału w dzisiejszym posiedzeniu. Chciałbym w wielkim skrócie przedstawić podstawowe elementy planu finansowego agencji na 2014 r. Dane zostały skonsultowane 1 października z użytkownikami przestrzeni powietrznej. Jest to standardowa procedura wynikająca z przepisów zarówno unijnych, jak i krajowych. W dniu wczorajszym, na mocy rozporządzenia, został złożony wniosek do prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o zatwierdzenie stref i stawki pobierania opłat za nawigację terminalową na 2014 rok. Jest to jeden z elementów zatwierdzania planu finansowego agencji.

Przychody ogółem agencji na 2014 r. zaplanowano na poziomie 823.000 tys. zł, koszty ogółem 753.000 tys. zł. Na koszty ogólne składają się następujące pozycje: amortyzacja 61.000 tys. zł, wynagrodzenia 41.000 tys. zł, pozostałe koszty funkcjonowania 115.000 tys. zł. Zakładamy, że wynik brutto na koniec 2014 r. wyniesie 69.000 tys. zł, zaś wynik netto 53.000 tys. zł.

Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Przechodzimy do omówienia planu finansowego Transportowego Dozoru Technicznego. Bardzo proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego Jan Urbanowicz:

Transportowy Dozór Techniczny jest państwową osobą prawną wykonującą działalność publiczną w zakresie dozoru technicznego. Prowadzi samodzielną gospodarkę finansową. Skarb państwa nie odpowiada za działania Transportowego Dozoru Technicznego.

Plan finansowy na rok 2014 jest następujący. Zakładaliśmy, że poziom wynagrodzeń będzie zwiększony o zatrudnienie 20 osób. Niestety, nie uzyskało to akceptacji ministra finansów. Przychody zostały ustalone na poziomie zaplanowanym przez TDT. Będzie to bardzo trudny plan do wykonania, ale mam nadzieję, że go zrealizujemy.

Przychody planowane są na 65.000 tys. zł, zaś wydatki na 49.000 tys. zł. Wynik brutto wyniesie 16.630 tys. zł, natomiast wynik netto 11.641 tys. zł. Do budżetu państwa będziemy zobowiązani wpłacić prawie 5000 tys. zł.

Tyle tytułem wstępu. Jeśli będą pytania, jestem do dyspozycji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję. Otwieram dyskusję. Pani poseł Elżbieta Pierzchała.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Dziękuję bardzo. Rozumiem, że mogę łącznie omówić budżety obu instytucji.

Jeśli chodzi o Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, nie mam żadnych uwag. Mam natomiast pytanie dotyczące finansowania kosztów zapewnienia służb żeglugi powietrznej w przypadku lotów zwolnionych z opłat nawigacyjnych. W 2013 r. dotyczyło to przewozu oficjalnych misji, przewozów poszukiwawczo-ratowniczych, przewozów wojskowych. Na ten cel przeznaczono 9507 tys. zł. Na rok 2014 dostrzegam kwotę dotacji celowej z budżetu państwa 10.478 tys. zł, zaś w planie finansowym agencji uwzględnia się 7694 tys. zł. Nie wiem, która kwota jest aktualna.

Dyrektor Biura Finansów PAŻP Piotr Wojnarowski:

Panie przewodniczący, czy mogę od razu odnieść się do tej kwestii?

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo proszę.

Dyrektor Biura Finansów PAŻP Piotr Wojnarowski:

Różnica wynika z faktu, że rozporządzenie do ustawy – Prawo lotnicze, dotyczące rozliczeń lotów zwolnionych, wygasło. Była pewna luka prawna. W związku z tym za jeden kwartał nie złożono wniosku o dotację. Ta kwota stanowi wyrównanie. Nowe rozporządzenie dotyczące lotów zwolnionych zasadniczo różni się od poprzedniego. Zakłada również wyrównanie ewentualnej nadpłaty lub niedopłaty. Liczba lotów jest prognozowana, stąd ten mechanizm.

Kwota zawarta w ustawie budżetowej stanowi wyrównanie, zatem jest wyższa niż w naszym planie finansowym.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Bardzo proszę, pani poseł Pierzchała.

Poseł Elżbieta Pierzchała (PO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo. Transportowy Dozór Techniczny w planie finansowym na 2014 r. ma za zadanie wypracować przychody własne z prowadzonej działalności na poziomie 63.362 tys. zł, z czego 30% oddaje do budżetu państwa. Wykonanie tego planu będzie jednak niemożliwe, jeśli TDT nie będzie mógł zwiększyć stanu zatrudnienia o 20 etatów. Planowane średnie zatrudnienie wynosi 355 etatów. Przy obecnym zatrudnieniu TDT nie będzie w stanie wypracować dodatkowych dochodów i zostaną one na poziomie 60.000 tys. zł jak w roku 2012.

Planowane dochody zwiększone o 3362 tys. zł związane były z objęciem nadzoru nad budową terminala naftowego w Gdańsku oraz ciągłym nadzorem na budowie terminala w Świnoujściu. Są to inwestycje strategiczne dla bezpieczeństwa energetycznego kraju. Oprócz wykonywanych zadań w kraju TDT kontynuować będzie czynności odbiorcze dla Deutsche Bank w Czechach.

Dla prawidłowej realizacji zadań i wykonania planu na rok 2014 konieczne jest zwiększenie stanu zatrudnienia, a co za tym idzie zmiana planu finansowego. Myślę, że pan minister wyjdzie naprzeciw państwa oczekiwaniom, żeby TDT mógł wypracować planowane dochody.

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Jerzy Szmit, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Szmit (PiS):

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo. W dniu dzisiejszym rozpatrywaliśmy na sali plenarnej ustawę o ruchu drogowym, która m.in. przekazuje kom-

petencje ministra transportu Transportowemu Dozorowi Technicznemu. Była mowa o zwiększonych zadaniach. To musi znaleźć odzwierciedlenie w budżecie tej instytucji.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję bardzo.

Czy są uwagi ze strony państwa posłów? Wyczerpaliśmy listę chętnych.

Czy jest sprzeciw wobec pozytywnego zaopiniowania planów finansowych państwowych osób prawnych – Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i Transportowego Dozoru Technicznego? Jest sprzeciw.

Proszę sekretariat o sprawdzenie kworum.

Ponieważ nie mamy kworum, ogłaszam 10-minutową przerwę.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Wznawiam posiedzenie Komisji.

Wobec wniesienia sprzeciwu przez posła Szmita do planów finansowych Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i Transportowego Dozoru Technicznego poddaję pod głosowanie pozytywne zaopiniowanie projektu budżetu w zakresie wymienionych planów finansowych. Kto jest za pozytywnym zaopiniowaniem planów finansowych państwowych osób prawnych z załącznika nr 14 – Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i Transportowego Dozoru Technicznego? (11) Kto jest przeciw? (3) Kto się wstrzymał? (0).

Bardzo dziękuję. Stwierdzam, że Komisja Infrastruktury rozpatrzyła i pozytywnie zaopiniowała plany finansowe państwowych osób prawnych – Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i Transportowego Dozoru Technicznego.

Wyczerpaliśmy porządek. Pozostaje nam wybór posła sprawozdawcy, który przedłoży sprawozdanie przed Komisją Finansów Publicznych.

Proszę o zgłaszanie kandydatur. Pani poseł Bukiewicz.

Poseł Bożenna Bukiewicz (PO):

Zgłaszam kandydaturę pana przewodniczącego Stanisława Żmijana.

Przewodniczący poseł Stanisław Żmijan (PO):

Dziękuję. Czy są inne propozycje? Nie ma.

Dziękuję za zaufanie. Postaram się to zadanie wykonać.

Porządek dzisiejszego posiedzenia został wyczerpany. Zamykam posiedzenie Komisji. Dziękuję wszystkim za aktywny udział.